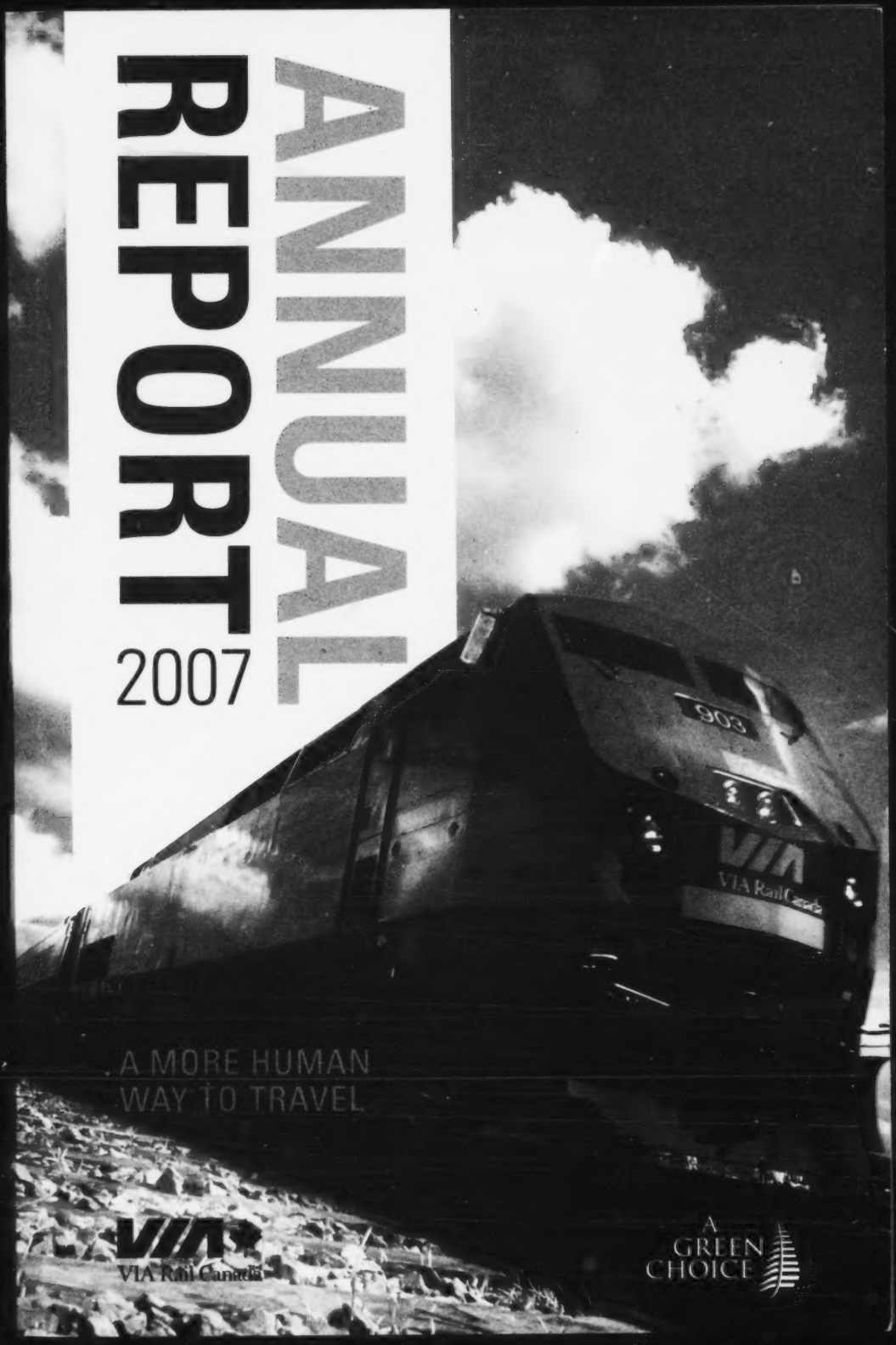
ANNUAL REPORT 2007



A MORE HUMAN WAY TO TRAVEL

VIA Rail Canada

A GREEN CHOICE

LETTER TO THE MINISTER OF TRANSPORT, INFRASTRUCTURE AND COMMUNITIES

The Honourable Lawrence Cannon
Minister of Transport, Infrastructure and Communities, Ottawa

Dear Minister:

In accordance with the provisions of the *Financial Administration Act*, I am pleased to submit VIA Rail Canada Inc.'s Annual Report for the year ending December 31, 2007.

Donald A. Wright
Chairman of the Board

Contents

THE YEAR AT A GLANCE	1
CORPORATE OVERVIEW	2
MESSAGE FROM THE CHAIRMAN	4
MESSAGE FROM THE PRESIDENT	5
THE YEAR IN REVIEW	6
Facing the challenges of 2007	7
THE CAPITAL INVESTMENT PLAN	8
Modernizing locomotives	10
Renewing passenger cars	10
Improving accessibility	11
Infrastructure	11
Stations	11
Investing for efficiency	11
DRIVING SUCCESS THROUGH CUSTOMER INTIMACY	12
The customer intimacy strategy	14
Measuring customer value	14
Engaging our people	14
Taking the strategy to the frontline	15
Customer Advocacy Teams	16
The new People team	17
DELIVERING THE PROMISE	18
The Metropolis Project	20
New customers, new markets	20
Connecting with customers	21
SERVING WITH INTEGRITY	22
Raising the bar for safety	24
Taking responsibility for security	24
An environmentally sustainable service	25
Serving our communities	26
Serving customers with special needs	27
Access to information	28
CORPORATE GOVERNANCE	29
MANAGEMENT DISCUSSION AND ANALYSIS	30
CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS	34
CORPORATE DIRECTORY	63

viarail.ca

The Year at a Glance

The following key financial indicators and operating statistics summarize the performance of the Corporation for the year 2007 with comparative data for the years 2003 to 2006. They exclude the financial results of the variable interest entity.

	2007	2006	2005	2004	2003
KEY FINANCIAL INDICATORS (IN MILLIONS OF DOLLARS)					
Total passenger revenue	**268.8**	266.6	255.6	240.6	231.4
Total revenue	**285.6**	297.1	289.8	258.7	250.3
Cash operating expenses [1]	**486.2**	475.5	465.7	443.8	431.4
Operating deficit [1]	**200.6**	178.4	175.9	185.1	181.1
Capital expenditures	**12.4**	14.5	21.2	20.2	77.4
Government funding:					
Operating	**200.6**	169.0	169.0	177.4	181.1
Capital	**12.4**	0.0	0.7	20.2	82.4
Total Government funding [2]	**213.0**	169.0	169.7	197.6	263.5
KEY OPERATING STATISTICS [3]					
Revenue/Cash operating expenses ratio [1] [3]	**58.9**	62.8	62.4	58.8	58.5
Total passengers carried (IN THOUSANDS)	**4,181**	4,091	4,097	3,887	3,789
Total passenger-miles (IN MILLIONS)	**874**	874	888	851	857
Government operating funding per passenger-mile (IN CENTS)	**23.0**	19.3	19.0	20.8	21.1
Yield (CENTS PER PASSENGER MILE)	**30.5**	30.3	28.6	28.0	26.8
Train-miles operated (IN THOUSANDS)	**6,658**	6,665	6,740	6,771	6,780
Car-miles operated (IN THOUSANDS)	**46,362**	47,625	48,614	48,396	48,682
Average passenger load factor [3]	**55**	55	55	53	53
Average number of passenger-miles per train-mile	**131**	131	132	126	126
On-time performance [3]	**77**	84	81	70	73
Number of employees at year-end	**3,017**	3,003	3,059	3,027	3,051

1. *Cash operating expenses used in the calculation of the Revenue/Cash operating expenses ratio, exclude amortization of Property, plant and equipment, reorganization charges, accounting accrual for compensation, unrealized gains and losses on derivative financial instruments, pension and employee future benefits.*

2. *Excludes internal funding from the Asset Renewal Fund of $23.9 million in 2006, $27.4 million in 2005 and $7.7 million in 2004 and includes a capital funding contribution to the Asset Renewal Fund of $5.0 million in 2001, 2002 and 2003.*

3. *Key operating statistics are unaudited.*

Corporate Overview

VIA Rail operates Canada's national passenger rail service on behalf of the Government of Canada. An independent Crown corporation established in 1977, we provide a safe, efficient and environmentally responsible service from coast to coast. We operate up to 503 trains weekly on 12,500 kilometres of track, connecting over 450 Canadian communities. With approximately 3,000 employees, VIA carried close to 4.2 million passengers in 2007.

VISION

At VIA, we will be the Canadian leader of service excellence in passenger transportation.

MISSION

We will work together to provide travel experiences that anticipate the needs and exceed the expectations of our customers.

CORE BUSINESS STRATEGY

Customer Intimacy
We will build on our expertise and distinctive competencies to provide the best total travel experience that will delight travellers, and nurture loyal customers.

VALUES

Customer Focus
We appreciate and listen to our customers, and we innovate to provide the best passenger transportation experience at the best value for money.

Respect
We are human – people who respond with integrity to the needs of our customers, to each other and to the people and communities we serve.

Passion
We are dedicated to and passionate about our business, as well as the role we play in Canada's development, and we will go the extra mile to ensure that VIA Rail continues to be successful.

SERVICES

In Western Canada, we provide year-round, all-weather transportation, including service to remote communities. The legendary Western transcontinental train the *Canadian®* provides service thrice weekly between Toronto and Vancouver.

In the Quebec City-Windsor corridor, our trains provide intercity passengers with fast, convenient, comfortable and affordable service, downtown-to-downtown, between Canada's largest business centres.

In Eastern Canada, the *Ocean™* offers intercity service six times a week between Montreal and Halifax, offering its friendly *Easterly™* class service during the summer peak season. The *Chaleur™* makes three trips each week from Montreal through the Gaspé Peninsula.

In rural and remote areas, we operate services designated by the government to meet regional transportation needs.

Left to right:

Alex Quinn
Machinist
(Montreal Maintenance Center)

Anick Cesaria
Senior Specialist, Communications
(Headquarters, Montreal)

Eddy Petracco
Station Service Agent
(Central Station, Montreal)

Message from the Chairman

VIA Rail reached a new milestone in 2007, following more than a decade of improving service and growing ridership. In October, the Government of Canada announced new funding for passenger rail, including a short-term increase in operating funding, and the largest capital investment program in VIA Rail's history.

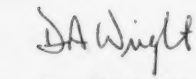
The announcement is a welcome recognition of VIA's performance in managing the national service, and of the potential of passenger rail for the future.

VIA has earned this recognition, and the confidence of Canadians. It has achieved a record of solid results built on rigorous, responsible management, the dedication of its employees, and a passionate commitment to customer service. Since 1990 that commitment has transformed Canadian passenger rail, doubling both revenues and cost recovery, and raised the quality of service across the country, year after year.

The five-year, $516 million capital investment program will ensure that VIA's current network and service levels are sustainable into the future, while improving the reliability of VIA's trains and providing the capacity for more frequent service. VIA started work to refurbish and modernize its oldest locomotives in 2007. In 2008, VIA will begin a rebuild of passenger cars and a program of strategic improvements to the infrastructure shared with freight railways, eliminating bottlenecks which cause passenger train delays in the Quebec City-Windsor corridor.

The investment will also enhance VIA's environmental performance. Passenger rail is already one of the most environmentally sustainable modes of public transportation in Canada.

Passenger rail has the potential to play an increasingly valuable role in Canadian transportation. The capital investment plan now underway provides new opportunities to expand and build on that potential for the future. I am confident that, as the Corporation moves forward, VIA will continue to deliver on the promise of passenger rail – providing an efficient, cost-effective and environmentally responsible solution for the growing transportation needs of Canadians.



Donald A. Wright
Chairman of the Board

Message from the President

VIA's people achieved something remarkable in 2007. We knew from the start that it would not be easy to hold on to the gains achieved in recent years. Slow markets, new competitive pressures, and problems with infrastructure and equipment were just some the realities we faced. But once again, the VIA team came through.

In terms of ridership, we kept the numbers above the record four-million mark reached in the last two years. Total passenger-miles and yield – what we earned per passenger-mile – stayed firm. Costs were tightly contained across the company. And while total revenues and on-time performance are a real concern, everyone kept their eye on the ball – the customer focus that drives the success of passenger rail.

In 2007 we developed more precise tools for listening to our customers, understanding their expectations, and delivering a travel experience that matches and exceeds those expectations. We examined the elements that build a memorable experience for our customers, and identified new ways to measure how well we are doing.

This focus translated into better services – including Wi-Fi access in major stations from coast to coast, better on-board products and station services, the new Edmonton-Jasper Snow Train, an improved Hudson Bay tourism service, new specialty trains in the Corridor, and a very good year for our Montreal-Halifax *Easterly* class service. VIA also laid the foundations for a renewed relationship with CN, who owns most of the track our trains run on.

Thanks to the leadership of the Board of Directors and the solid performance of VIA's employees, the Corporation secured the funding it needs to invest in equipment and infrastructure. We appreciate this vote of confidence from the Government of Canada. The investment will dramatically improve on-time performance, and secure the foundations for a more reliable, financially sustainable service in the years ahead.

The investment represents an enormous opportunity to sustain the progress we have achieved for more than a decade. With this opportunity comes a high expectation for even better performance – and we know that we will meet that expectation by continuing to go the extra mile, providing the best travel experience to every customer who boards our trains.

Paul Côté

Paul Côté
President and Chief Executive Officer

THE YEAR IN REVIEW

FACING THE CHALLENGES OF 2007

VIA's ridership increased in 2007, and the company saw a slight increase in passenger revenues, as well as earnings per passenger-mile. Rigorous management kept operating costs under control throughout the year. As a result, VIA ended the year better than its operating budget.

While this improvement compared to budget is modest, it is a significant achievement. Travel and tourism markets remained flat or declined throughout 2007, while the high value of the Canadian dollar further depressed demand from US travellers and encouraged Canadian vacationers to travel abroad. Competitors adopted discounts for bulk ticket purchases, and low-cost air carriers, including a new service to Toronto's downtown airport, affected VIA's Toronto-Ottawa and Toronto-Montreal services.

VIA's products in these markets remained strong, but poor on-time performance threatened to undermine the appeal of passenger rail for travellers. Several freight derailments and blockades caused delays for passenger trains and real inconvenience for travellers. Increasing freight traffic and slower freight trains caused erratic on-time performance in Western and central Canada. VIA's own equipment, including aging passenger cars and locomotives, continued to make it difficult to provide a reliable, consistent service to customers.

VIA reacted quickly to these challenges, protecting its ridership and market share while positioning rail for future growth. The Corporation reinforced its *Moving Forward* management plan to strengthen its core competitive advantage, customer intimacy, as the foundation for VIA's business strategy. Employees became more adept at translating this strategy into concrete action. As a result, VIA developed new and enhanced services to deliver on the promise of a unique, high-value travel experience for its customers.

VIA'S LONG-TERM PERFORMANCE TRENDS REMAINED STRONG IN 2007

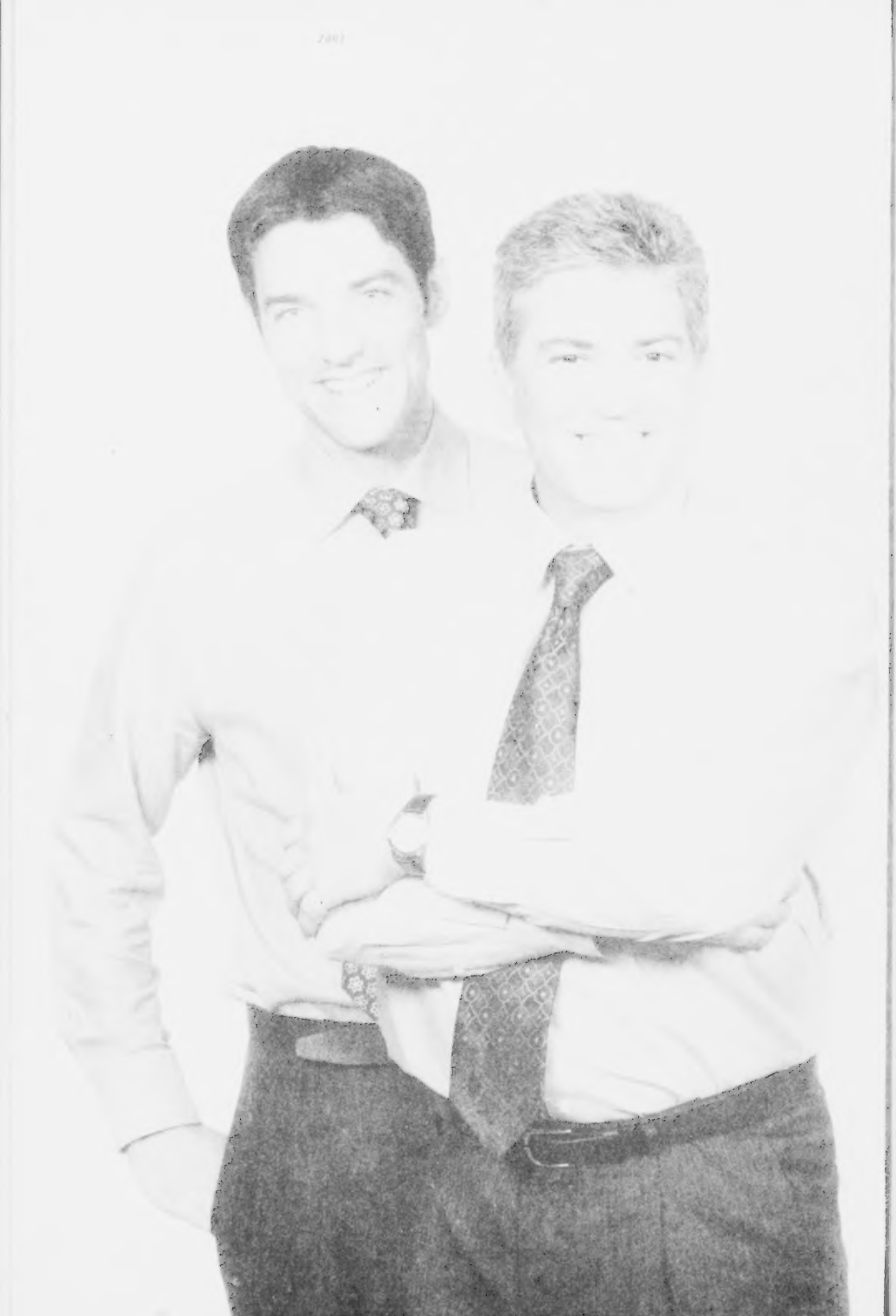
Since 1990 VIA has:

- **Reduced reliance on government operating funding by 51%**
- **Increased revenues by 100%**
- **Increased passenger miles by 14%**
- **Increased cost recovery by 104%**

THE CAPITAL INVESTMENT PLAN

VIA'S TRACK RECORD was recognized and rewarded in October, when the Government of Canada announced new funding totalling $591.9 million for the national passenger rail service.

This funding includes the largest capital investment plan in VIA's history ($516 million), designed to maintain and improve the reliability of the service, and ensure that passenger rail remains both cost-effective and sustainable in the future. It also includes new, short-term operating funding ($175.9 million over 5 years) which will sustain the national network until the benefits of the capital program can be realized.



THE CAPITAL INVESTMENT PLAN

VIA'S TRACK RECORD was recognized and rewarded in October, when the Government of Canada announced new funding totalling $691.9 million for the national passenger rail service.

Left to right:

Matthew McKernan
Senior Manager, Management Systems
(Montreal Maintenance Center)

Robert Rivest
Senior Advisor, Security Management
System and Operating Regulatory Affairs
(Headquarters, Montreal)

A great deal of planning and preparation occurred in 2007 and in years previous to prepare for such an investment. Following the October announcement, VIA was able to move ahead immediately with its capital investment plan. Here is how the money will be spent:

MODERNIZING LOCOMOTIVES

VIA's fleet includes 54 General Motors F-40 locomotives, which are used across Canada. More than twenty years old, the F-40s are nearing the end of their normal life cycle. Since 2004 VIA has been exploring options for revitalizing this fleet, an exercise that included the design and creation of a prototype demonstrating how the F-40 could be rebuilt to as-new condition. At the end of 2007, VIA contracted with a Canadian supplier to rebuild and modernize the entire fleet, extending their service life by 15–20 years at less than half the cost of buying new equipment.

Rebuilding will not only bring the F-40s back to as-new condition, but will upgrade the locomotives to meet current environmental, safety and operating standards. Once the project is complete the rebuilt equipment will provide more reliable train service and reduce maintenance costs by up to 15 per cent. It will also reduce operating costs and emissions by saving up to five million litres of fuel annually.

RENEWING PASSENGER CARS

In the Quebec City-Windsor corridor VIA currently uses 98 Light, Rapid, Comfortable (LRC) passenger cars built by Bombardier. These cars have been in service for more than 25 years. In 2007, one LRC car was used as a platform to test modern on-board systems, and early in 2008, VIA began the tendering process for a rebuild of the entire fleet.

As with the F-40 locomotives, the rebuild of the LRC cars will extend their service life by another 15-20 years. This investment will also reduce maintenance costs and improve reliability, while upgrading passenger comfort and amenities to meet current market standards. New technologies will reduce energy consumption and also make the operation of this equipment more environmentally sustainable.

THE 5-YEAR INVESTMENT PLAN (2007-2012):

Equipment	**$232.0 million**
Upgrade infrastructure	**$237.5 million**
Improve stations	**$18.2 million**
Investing for efficiency	**$28.3 million**
TOTAL	**$516.0 million**

IMPROVING ACCESSIBILITY

Equipment modifications undertaken as part of the capital investment plan will also make rail service more convenient and comfortable for travellers with restricted mobility. These include modifications to VIA's Renaissance equipment, such as more accessible sleeping accommodations on the eastern transcontinental service and larger accessible washrooms, improved tie-down areas for those with wheel-chairs, and accommodation for service animals.

INFRASTRUCTURE

Most of the rail infrastructure used by VIA Rail is owned by CN, and thus shared with freight trains. Beginning in 2008, VIA will work with the freight railways to upgrade strategic sections of this infrastructure, in order to improve passenger service between all major Corridor cities, including Quebec City, Montreal, Ottawa, Toronto, Kitchener, Brantford, London, and Windsor – as well as many smaller communities in between.

Work will include upgraded track, improved rail/public road crossings and upgraded crossing protection systems, new pedestrian crossings, improved signalling, and improved access control to prevent trespassing. Centralized Traffic Control (CTC) systems will be extended to cover all Corridor infrastructure on which VIA operates.

By eliminating many bottlenecks and creating new passing tracks, this work will eliminate many delays caused by rail traffic congestion, and allow passenger trains to operate at higher average speeds. As a result, capacity will increase for fast, frequent service throughout the Corridor. VIA projects that when these infrastructure improvements are complete the Corridor network will be able accommodate more than one million additional passengers – an increase in ridership of 32 per cent over 2006.

STATIONS

VIA will upgrade and modernize key passenger stations to serve customers more effectively, and to address operational and safety needs. Major station projects include improved platforms, lounges, lighting and boarding gates, interior and exterior renovations, and in some cases expansion or new facilities.

INVESTING FOR EFFICIENCY

The five-year investment plan also addresses the need to keep key facilities and business systems up to date. VIA will upgrade its maintenance facilities, including machinery and tools, and will upgrade information technology to improve the efficiency of functions such as ticketing and the management of customer information.

VIA

CUSTOMER

Customer intimacy is not new at VIA Rail. VIA's people excel at offering personalized customer service, and the company has long been recognized as a leader in the field. Customer satisfaction ratings are consistently high. As competitive pressures increase and travel markets become more volatile, the Corporation is taking customer service further, identifying customer intimacy as its critical competitive advantage in the marketplace.

DRIVING SUCCESS THROUGH

CUSTOMER INTIMACY

THE CAPITAL INVESTMENT PLAN will provide the tools VIA needs to build on the success of its proven customer-focused business strategy. However, it will take several years to realize the full effects of this investment. In the meantime, VIA continues to focus on providing consistently exceptional customer service.

Left to right:

Vicky Breton
Senior Service Attendant
on the *Ocean* (based in Halifax)

Ken Cairns
Service Manager
on the *Ocean* (based in Halifax)

THE CUSTOMER INTIMACY STRATEGY

The 2007 *Moving Forward* management plan sharpened VIA's focus on the customer by identifying customer intimacy as VIA's core business strategy. This strategy serves to underline an important fact – that relationships with customers will drive the success of passenger rail. It defines a framework for all initiatives and business activities, providing the "how and why" behind the goals set out in the *Moving Forward* plan with respect to safety, service, business growth, engagement, entrepreneurship and environmental sustainability.

Customer intimacy builds on what VIA does best – providing consistent, high quality personal service to customers – with a new emphasis on the total customer experience. This means focusing attention on what the customer will remember about their trip, and how he or she feels about the experience of travelling with VIA Rail. The strategy also emphasizes strong relationships with customers over time – recognizing the value of existing customers as the starting point for future ridership and revenue growth.

MEASURING CUSTOMER VALUE

In support of customer intimacy, VIA adopted a new performance indicator in 2007, one that helps the company obtain a clearer image of the organization's performance from the customers' perspective. The net promoter score provides insight into how and when customers become promoters – the kind of people who recommend VIA to friends and relatives. As an alternative to traditional customer satisfaction ratings, the score assesses the quality of VIA's relationship with its customers, and customer loyalty. This new measurement is being adopted by many companies in the transportation, leisure and other service industries.

The net promoter score helps focus the organization on improving every customer's experience. Combined with two other key performance indicators – cost recovery and total passenger miles over the same time period – the net promoter score also makes a clear and direct connection between the quality of the customer experience, VIA's success as a business, and future opportunities for business growth.

ENGAGING OUR PEOPLE

The new customer intimacy business strategy was discussed with employees through the town hall process, which is an integral part of VIA Rail's consultative management approach. From Vancouver to Halifax, a series of meetings and face-to-face discussions engaged all employees in a dialogue on the Corporation's strategic challenges and the need to focus on the customer experience. The meetings were also a forum for informing people about progress in meeting corporate goals, and ensuring that all employees understand the business challenges facing the Corporation.

VIA's customer intimacy strategy depends upon and builds upon the engagement of every employee. A customer's experience is shaped at every touch point, or moment at which they interact with the company. Touch points occur not only on board our trains, but whenever a customer calls for schedule information, uses VIA's web site, enters a station, buys a ticket, or checks their luggage. They are influenced by the frontline employee present at that moment, and also by every "behind the scenes" employee who made that moment possible.

This is why during town halls, training, and in regular employee communications, all employees are reminded that their efforts are critical, and that they too can have an impact on the customer experience. They are encouraged to build partnerships within the organization to clarify and strengthen their connection with the customer. Developing this sensibility helps everyone to gain a better understanding of how the customer's experience is shaped by the entire organization as a whole, and each individual within it.

TAKING THE STRATEGY TO THE FRONTLINE

Frontline leaders were among the first to participate in workshops on the customer intimacy business strategy, and on creating customer intimacy through their interactions with passengers.

These workshops address the fact that, to achieve customer intimacy, frontline employees must deal with many different personalities, exercise judgment and discretion, solve problems creatively and 'on the spot', project a positive, helpful attitude – and do all of this all the time. This is not something one learns in a traditional class on service skills, but rather through modelling best practices and behaviour on the job. Thus, the new customer intimacy development program helps managers and team leaders to encourage and support their employees through better communication, by coaching behaviours that create a customer-intimate culture.

Moving forward

THE 2007 *MOVING FORWARD* PLAN

Our Business Strategy: Customer Intimacy

We will build on our expertise and distinctive competencies to provide the best possible total travel experience that will delight travellers, and nurture loyal customers.

Our Goals

- **Ensuring everyone's safety and security**
- **Engaging our people**
- **Delivering our customer promise**
- **Growing our business**
- **Enhancing our entrepreneurial attitude**
- **Enhancing our environmental sustainability**

Customer intimacy is about customer relationships, and the relationship that exists between employees and managers will be reflected in relationships with the customer. By modelling a positive emotional connection, personal recognition, care and attentiveness, managers demonstrate the qualities essential to creating customer intimacy.

These workshops also captured personal success stories of providing service that will ultimately be used in building a unique VIA service model.

CUSTOMER ADVOCACY TEAMS

VIA's regional service teams were restructured and renamed as Customer Advocacy Teams in 2007, reflecting the new customer intimacy business model.

When they were introduced in 2001, the service teams responsible for the East, the Quebec City-Toronto corridor, Southwestern Ontario and Western Canada represented a major innovation in cross-functional management and teamwork. This approach proved to be very successful, bringing accountability for service results closer to the markets and customers being served.

The teams support greater synergy between regions and among individuals within the company. Each team has a mandate to champion the customer intimacy strategy, assuming responsibility for continuously improving the customer experience in the region, while also focusing on cost recovery. The two Corridor teams have been combined into a single Customer Advocacy Team, to ensure a more consistent customer experience in Corridor markets, where VIA offers similar products.

The cross-functional approach remains vitally important when managing issues which cut across organizational boundaries, requiring collaboration between all parts of the Corporation. In addition to the three Customer Advocacy Teams, there are several cross-functional teams at VIA, addressing everything from technology to environmental planning.

Left to right

Teresa Beaulieu
Telephone Sales Agent
(Montreal Office)

Francine Devlin
Telephone Sales Agent
(Montreal Office)

THE NEW PEOPLE TEAM

VIA began a transformation of the Human Resources function in 2005, turning from a mainly administrative role to one that is more strategic and consultative. Now known as the People team, the group was further restructured in 2007 to establish a closer partnership with managers and employees, to provide more strategic support for VIA's customer intimacy strategy, and to ensure easier access to its services for all employees.

The new People team includes the Business Advisory Services group, which partners with managers throughout the Corporation to provide strategic and consultative services for all people-related needs. The Centres of Expertise, meanwhile, designs and delivers a range of talent management, learning and total rewards programs, and deals with all matters related to organizational effectiveness. The Shared Services and Recruitment group delivers transactional services in the areas of pension, benefits and employee data maintenance, and executes VIA's strategic hiring goals, and the Labour Relations group provides expertise in collective agreements and labour issues.

WELCOME ABOARD

New in 2007, the Welcome Aboard program provides new management employees a quick immersion into all aspects of VIA operations, and a first-hand look at what the customer intimacy strategy means in action. Designed to help retain new employees and to help existing employees share their knowledge, participants travel on VIA's trains and meet with people across the network – gaining a direct understanding of how VIA serves its customers, and how everyone contributes to the customer experience.

It's also a great tool for creating an inclusive culture at VIA. Participants welcome the opportunity to meet many new colleagues face-to-face, and gain a sense of belonging within the organization.

Isabel
VIA
VIA Rail Canada

DELIVERING THE PROMISE

A variety of initiatives in 2007 focused on fine-tuning VIA's on-board products, station services and amenities. As just one example, early in the year VIA's Service Design team consulted service managers, frontline staff and customer surveys to improve on-board food selection. A new *Comfort* class menu was developed and standardized for all VIA trains across the system, featuring wider variety and more options for health-conscious travellers.

DELIVERING THE PROMISE

AN INTEGRAL PART of VIA's customer intimacy strategy is "delivering the promise"– ensuring that customers' expectations regarding service match what customers actually experience on board the train. This requires a continuous effort to improve and enhance services – to deliver on VIA's brand promise as "the more human way to travel".

Left to right:

Diane Bell
Business Advisor, People
(Toronto)

Isabel Nahdee
In-charge
(Union Station)

In 2007 VIA made free Wi-Fi access available in major stations between Toronto and Vancouver as well as between Montreal and Halifax. This achievement is a first for transcontinental train routes in North America. By using the service during scheduled train stops in Vancouver, Jasper, Edmonton, Winnipeg, Moncton and Halifax, customers can connect with friends and family at least once each day of their trip.

THE METROPOLIS PROJECT

In 2007, VIA launched the first phase of the Metropolis Project, a comprehensive review of VIA's products and services on the Montreal-Toronto service, and throughout the Corridor. The project team is assessing how well the customer experience matches the promise made to customers through VIA's advertising, promotions and other channels.

Working groups have already introduced a number of initiatives to better match expectations and service delivery. For example, boarding times are now standardized at Windsor, Toronto, Ottawa, Montreal and Quebec City to provide consistency for customers no matter where they board our trains. Coaching for on-train employees encourages better contact with customers. And VIA is developing tools and procedures to ensure that sales agents have more timely and accurate information available to answer customer enquiries.

The second phase of the Metropolis project will reposition VIA's Corridor products, to ensure consistency between VIA's resources and the needs of today's markets and customers. Repositioning and updating VIA's Corridor brand promise is an essential part of the customer intimacy strategy to attract more customers, increase revenues, and further improve the bottom line performance of Corridor services.

NEW CUSTOMERS, NEW MARKETS

VIA's customer focus helped to identify and respond quickly to new market opportunities in 2007, attracting new customers and new revenues.

The Snow Train Express between Edmonton and Jasper started its first season in January 2007 and began its second in November of the same year. Developed in partnership with Marmot Basin and the town of Jasper, the service represents a new addition to VIA's tourism products. VIA also offered an enhanced sleeper service between Winnipeg and Churchill, Manitoba in October of 2007. This first class service included exclusive access to one of VIA's dome observation cars throughout the two day journey, allowing customers to take in the unspoiled landscape by day and the *aurora borealis* by night.

In Ontario, VIA added a seasonal departure to the Toronto-Niagara Falls service from

DELIVERING THE PROMISE FOR TIM HORTONS

In June, VIA carried out a large and very successful charter move for Tim Hortons Inc., in connection with the company's 2007 conference for franchisees. Involving almost 1,000 passengers and several dedicated trains on some of VIA's busiest routes (between Toronto and Quebec City), it was a massive undertaking. Preparations involved almost every function at VIA.

As a cultural icon and one of Canada's most recognizable brands, Tim Hortons has exacting standards, and VIA pulled out all the stops to make this charter move unforgettable. It represented important new revenues for the company and opened up a whole new customer base for VIA, since many of these franchise owners were first-time train travellers.

June to September, and once again offered unique wine-tasting events on select departures. Also between Toronto and Niagara Falls, VIA piloted a popular new Bike Train service. Developed in partnership with the Niagara-on-the-Lake Chamber of Commerce, the City of Toronto, and the Ontario government, the service encouraged cyclists to bring their bicycles when visiting the region. Throughout Southern Ontario VIA partnered with eighteen Premier Spas, offering packages that included return train travel and shuttle transportation to and from their nearest VIA Rail station.

In Eastern Canada, VIA's refined *Easterly* class service completed its third year with strong results, improving revenues and ridership for the transcontinental between Montreal and Halifax. Designed as a Maritime Learning Experience, *Easterly* class includes educational activities, entertainment and Maritime-themed meals, and consistently receives high ratings from customers.

CONNECTING WITH CUSTOMERS

VIA broke new ground with the use of online services to connect with individual and corporate customers in the 1990s. Today, VIA continues to enhance its web-based booking and reservation technologies – providing travellers and travel agencies with convenient, efficient access to passenger rail services. Every year web-based sales continue to grow as a portion of total sales.

In 2007, VIA took its online presence further with innovative e-marketing initiatives. For example, an interactive web contest invited young people to submit their own ad illustrating the benefits of passenger rail. VIA promoted the contest on the popular social networking site Facebook – a fast, cost-efficient way to connect with the target audience. As a pioneering example of e-marketing through social media, the contest caught the attention of the media, including the daily *Journal de Montréal*, the graphic communications magazine *Grafika*, the CBC News "Technology and Science" blog, and the online magazine *Design Edge Canada*.

TRAVEL INDUSTRY RECOGNIZES VIA AS BEST IN CLASS

In August, VIA won First Place for railway services in the 8th Annual Agent's Choice Awards. Some 4,000 travel agents picked VIA Rail over such internationally recognized names as Rocky Mountaineer, Rail Europe, British Rail, Orient Express, Japan Rail, and the Trans-Siberian Railway. Agents cited VIA's easy-to-use web site, informative staff and outstanding service as the main reasons VIA was awarded top place.

VIA's *Canadian* was also voted the top train in North America by the Society of International Railway Travelers, an organisation for people who love the comfort and romance of great trains. The *Canadian* ranked ahead of the *Sierra Madre Express* (Mexico) the *GrandLuxe Express* (US) and the *Rocky Mountaineer* (Canada).

And finally, VIA's *Easterly* class and its Maritime Learning Experience were singled out by National Geographic this year as one of the *100 Best Vacations To Enrich Your Life* (Pam Grout, 2007).

Arthur
VIA Rail Canada
VIA Rail Canada

SERVING

For VIA, this means conducting business honestly and transparently, and recognizing that passenger rail service has an impact on customers, employees, and communities. VIA makes it a priority to take this impact into account in its management decisions, responding with integrity and respect to all stakeholders who are affected by the Corporation.

WITH INTEGRITY

STRONG RELATIONSHIPS with customers are built on trust, and that trust has to be earned by providing service with integrity.

Left to right

Brigitte Ayotte
Senior Service Attendant
on the *Canadian* (based in Winnipeg)

Arthur Jurkowski
Assistant Service Coordinator
on the *Canadian* (based in Winnipeg)

RAISING THE BAR FOR SAFETY

With one of the best safety records in the industry, VIA's first and primary responsibility is to ensure the safety and security of its customers, its employees, and the communities where our trains operate.

VIA was the first railway in Canada to implement a comprehensive Safety Management System (SMS) in 2001, integrating all safety rules, procedures and responsibilities, and making safety part of the job for every employee. The SMS is regularly audited by Transport Canada. VIA completed a comprehensive assessment of its effectiveness, and conducted SMS refresher training in 2007.

VIA also received special recognition in 2007 from the Railway Association of Canada for improvements made to the Corporation's Hazardous Assessment and Risk Control Strategies (HARCS) process. An integral part of the SMS, HARCS allows the company to identify and address potential risks associated with workplace safety, security and the environment. The HARCS database, along with comprehensive training, a new Hazard Prevention Program, and new guidelines for Health and Safety Committees, have together created an internal network of employees who participate in cross-functional assessments of potential risks.

TAKING RESPONSIBILITY FOR SECURITY

Partnerships continue to be the foundation of security across the passenger rail network. In November the Railway Association of Canada and the Government of Canada signed a Memorandum of Understanding that provides a framework for cooperation on security matters throughout the industry.

VIA fully supported this agreement, and applies this partnership model by participating in joint security exercises and fostering cooperative relationships with relevant security-related authorities. In 2007, VIA signed letters of understanding with various municipal and regional law enforcement agencies across the country, giving them access to VIA premises and the authority to act on VIA's behalf in

A DECADE OF SAFE WORK PRACTICE IN ATLANTIC CANADA

In June 2007, VIA's Eastern region Equipment Maintenance team marked an impressive milestone. In the decade since June of 1997, not a single equipment maintenance employee in the Atlantic Provinces and the Gaspé has sustained a work-related injury resulting in time off work.

Team members say that workplace safety has become a state of mind – and the longer they go without an accident, the more motivated they are to maintain their winning streak.

security matters. At the end of the year VIA also reached agreements with several K-9 police units, allowing them to use VIA facilities for their training and routine patrols. Agreements such as this have advantages both for VIA and the agencies involved – by increasing the visibility of law enforcement across the passenger rail network while at the same time familiarizing those authorities with VIA's operations.

Security training is another important aspect of the 2007 Memorandum of Understanding on rail security. VIA is a leader in this area, having introduced in September 2007 an on-line Security Awareness Program that instils a sense of personal responsibility for security in all employees. The training package was presented to the Railway Association of Canada's Rail and Urban Transit Steering Committee and to Transport Canada's Emergency Preparedness group. Transport Canada has since recognized the training package as a best practice in the rail industry.

AN ENVIRONMENTALLY SUSTAINABLE SERVICE

VIA continually works to reduce the environmental impact of passenger rail, widely recognized as one of the most environmentally responsible modes of public transportation available today. Each year the company identifies initiatives to improve environmental performance, and no significant corporate project gets the green light without first passing an environmental assessment.

VIA has included explicit environmental goals in its strategic business planning since 2003, and drives continuous improvements in environmental performance through a comprehensive Environmental Management System. The corporate Environmental Policy was updated in 2007, and distributed to all employees as a guide for increasing environmental awareness in day-to-day activities. VIA's 11 employee-led Green Teams support initiatives at the local level in VIA facilities across the network, and encourage efforts to improve the Corporation's overall environmental performance. In 2007, Green Teams participated in many community

TECHNOLOGY ENHANCES WORKPLACE SAFETY

VIA installed locomotive remote control technology on two switching locomotives at the Montreal Maintenance Centre (MMC) in 2007. In conventional switching operations, one locomotive attendant is in the cab at the controls, while another on the ground transmits directions by radio. With the use of a remote control portable transmitter and a microprocessor receiver unit in the locomotive, all switching movements are conducted more efficiently and safer than conventional means, with a single attendant on the ground.

A recent study by the US Federal Railroad Administration showed that remote control locomotives reduced the number of train accidents in switching operations by 13.5 per cent, and the employee injury rate by 57 per cent.

Source: *Safety of Remote Control Locomotive Operations*, final report of the Federal Railroad Administration, US Department of Transportation, March 2006.

events, such as Earth Day, Car Free Day and Clean Air Day celebrations, and initiated numerous local initiatives that aimed to reduce their worksites' ecological footprint.

Another 2007 Memorandum of Understanding with the Government of Canada established guidelines for the railway industry with respect to reducing locomotive emissions. VIA is already an industry leader in this regard. Since 1990, VIA has cut fuel consumption by 25 per cent per passenger-kilometre, and greenhouse gas (GHG) emissions by 15 per cent. Under the capital investment plan announced by the Government of Canada in the fall of 2007, VIA is now rebuilding its older locomotives to ensure that they meet a higher environmental standard – when completed, the rebuilt locomotives will reduce fuel consumption by another five million litres per year, and eliminate another 15 thousand tons of GHG emissions annually. These efforts will continue in 2008, when VIA tests leading edge pollution control technology that will make VIA's locomotives among the cleanest in North America.

VIA has been particularly successful in reducing the environmental impact of train maintenance operations. VIA's maintenance centres in Montreal, Winnipeg, and Vancouver obtained ISO14001 certification beginning in 2001, and have successfully achieved their 3-year recertifications since then. The ISO14001 international standard encourages the continual improvement of environmental performance.

SERVING OUR COMMUNITIES

As a corporate citizen, VIA is a vital part of the more than 450 communities it serves. And VIA's involvement in those communities extends beyond the provision of rail services.

At the national level, VIA lends its support to Kids Help Phone, a charity that provides toll-free, 24-hour bilingual and anonymous counselling to young people in Canada. VIA also holds an employee-driven national charitable campaign every year, with funds going to the United Way and Healthpartners. And in small towns and big cities from coast to coast, VIA's people get involved in causes and activities

ENVIROEXPO | VIA Rail Canada

VIA united its environmental commitment and support for Canadian youth in 2007 with the launch of EnviroExpo – a new environmental innovation category of the Canada-Wide Science Fairs. Developed by VIA in partnership with the Youth Science Foundation Canada, the program challenges students in grades 7 to 12 and CEGEP to combine art and science to develop new solutions to significant environmental challenges. VIA will offer three post-secondary scholarships of $10,000 to the winners.

that are closer to home. With the creation of EnviroExpo in 2007, VIA is extending the reach of its environmental commitment and community involvement to high schools and CEGEPs from coast to coast.

As a federal institution, VIA plays an important role in promoting Canada's linguistic duality. The Corporation continues to demonstrate its daily commitment to providing clients with quality services, a commitment that includes serving each passenger in their official language of choice. In 2007, 98 per cent of passengers who responded to a customer satisfaction survey confirmed that they were served by VIA in the language of their choice, whether it was on the telephone, in a station, or on board our trains. All of VIA's internal and external communications are circulated in both English and French, and the Corporation conducts its commercial practices in both official languages.

SERVING CUSTOMERS WITH SPECIAL NEEDS

VIA is recognized for its leadership in advancing the cause of accessible public transportation for all Canadians. Over the past 25 years, VIA has established a constructive working relationship with a number of organizations representing disabled travellers.

A cooperative approach has helped VIA to make continuing improvements to its trains, stations and frontline services, ensuring that Canadian passenger rail remains at the forefront of accessible transportation. This is reflected in the special training VIA gives to staff, in on-line and telephone tools, as well as in the many physical changes VIA has made to equipment, stations and maintenance facilities to ensure better access for all Canadians. In 2007, VIA began a review of its installations and signage to bring them in line with the Canadian Transportation Agency's Code of Practice on removing communication barriers for travellers with disabilities. Web accessibility standards were also included in the mandate for a forthcoming redesign of VIA's web site.

A GREEN CHOICE

As part of a campaign to increase environmental awareness, both within the Corporation and with our customers, VIA introduced a new environmental logo in 2007. The logo appears in corporate literature, internal communications, and VIA's advertising campaigns – a symbol of VIA's environmental commitment in all its business decisions.

In the spring of 2007 the Supreme Court of Canada handed down a decision concerning the accessibility of Renaissance cars, following a complaint submitted by the Council of Canadians with Disabilities. The ruling requires that VIA modify certain Renaissance car facilities to improve existing on-board amenities for travellers with disabilities.

Throughout the rest of 2007 VIA worked with the Canadian Transportation Agency, with the aim of meeting these requirements as quickly as possible. By the end of the year VIA had submitted a detailed modification plan to the Canadian Transportation Agency. Approval is needed to proceed with the modifications.

ACCESS TO INFORMATION

VIA Rail operates its business in an open and transparent manner. While information must be shared in a manner that takes into account issues such as personal privacy and commercial confidentiality, openness and transparency are the starting point in building a trusted relationship with customers, and with the public in general.

In September 2007, legislation came into effect which made VIA subject to the Access to Information and the Privacy Acts (ATIP). These acts govern the legal and enforceable right of public access to records that are under the control of the federal government and its institutions.

VIA has developed a process to respond to information requests, managed by a unit created for that purpose. VIA received 53 requests for information under the legislation in 2007, and responded to 51 within the prescription period. Two of these requests, received late in December, were carried over into 2008.

ACCESSIBILITY AND EXCELLENCE IN THE CUSTOMER EXPERIENCE

VIA has built a reputation firmly based on positive customer testimonials from customers who turn to passenger rail for accessible transportation services.

In June, VIA was invited to describe its efforts and expertise with respect to accessible passenger services at the International Conference on Mobility and Transport for Elderly and Disabled Persons (TRANSED) in Montreal. It was an excellent opportunity for VIA to share successes, as well as to learn from other companies.

Corporate Governance

VIA's Board of Directors is responsible for overseeing the strategic direction and management of the Corporation, and reports on VIA's operations to Parliament. Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, approves the appointment of members of the Board. In 2007, eight new members were appointed to the Board.

The Corporation and its Board of Directors are committed to principles of good governance, and have fully implemented a new governance program over the past few years that clearly defines the Board's roles with respect to strategic planning and direction of the Corporation, performance management of Executives and Directors, succession planning, risk management and financial oversight.

All members of the board sign a code of ethics reflecting the spirit and intent of the *Accountability Act*, which sets out standards of transparency and accountability for the officers of Crown corporations.

BOARD COMMITTEES

Audit and Risk Committee
Provides oversight and monitoring of the Corporation's

- standards of integrity and behaviour;
- financial information reporting and disclosure, and the annual report;
- internal control practices; and
- risk management policies and procedures.

Corporate Governance Committee
Examines governance practices observed within VIA Rail and makes recommendations with respect to such matters to the Board of Directors.

Human Resources Committee
Reviews and makes recommendations to the Board of Directors on the appointment, compensation, performance and succession of officers, and reviews organizational structure.

Investment Committee
Makes recommendations to the Board of Directors on the Pension Fund and the Asset Renewal Fund investment performance, policies and related matters.

Nominating Committee
Makes recommendations to the full Board of Directors, which in turn makes recommendations to the Minister of Transport, regarding appointments and re-appointments to the positions of Chief Executive Officer and the Chair of the Board of Directors.

Planning and Finance Committee
Oversees and monitors the Corporation's Strategic Plan, five-year Corporate Plan, and annual operating and capital budgets.

Management Discussion and Analysis

MANAGEMENT DISCUSSION AND ANALYSIS

This discussion and analysis presents data and comments on the Corporation's financial position and results of operations for the year 2007, excluding the financial results of VIA's variable interest entity.[1] It should be read in conjunction with the Consolidated Financial Statements that follow, and the Year at a Glance on page 1.

OVERVIEW OF FINANCIAL RESULTS

EXCLUDING FINANCIAL RESULTS OF VIA'S VARIABLE INTEREST ENTITY

	2007	vs Budget		vs 2006	
	$	$	%	$	%
PASSENGER REVENUES	268.8	(9.9)	(4)	2.2	1
TOTAL REVENUES	285.6	(7.8)	(3)	(11.4)	(4)
OPERATING EXPENSES	486.2	21.3	4	(10.7)	(2)
OPERATING DEFICIT	(200.6)	13.5	6	22.2	(12)
RIDERSHIP	4,181	7	0.2	90	2

Despite a difficult operating environment that had a serious impact on revenues, VIA achieved good financial results in 2007. The Corporation realized substantial operating savings to offset a revenue shortfall, and improved its financial performance as compared to budget.

Passenger revenues got off to a strong start after the 2006/07 winter holiday season. That trend reversed after the first quarter of 2007, due to increased competition from other modes, the negative effects of a strong Canadian dollar on tourism spending, service disruptions, and on-time performance challenges. This downward pressure on revenues continued throughout the remainder of 2007, until winter storms boosted December revenues and passenger volumes to record levels for the month.

With the recovery in December, total revenues at year end were $285.6 million. This represents a decline of $11.4 million (4 per cent) from the previous year, and is $7.8 million (3 per cent) less than budget for 2007. Revenues in 2006 included $11.7 million of exceptional capital gains.

1. *In April 2006, as part of its mandate to provide passenger rail service in Canada, the Corporation entered into an operating agreement with the Keewatin Railway Company (KRC) to provide a financial contribution to KRC for the purposes of operating passenger rail services and essential freight to the communities in Northern Manitoba served by KRC. KRC is a Variable Interest Entity (VIE) to the Corporation given that the Corporation is the primary beneficiary exposed to a majority of the risk of loss from KRC's activities. The Corporation has therefore consolidated the financial statements of KRC. In 2007, the financial contribution provided by the Corporation to KRC amounted to $1.9 million. (See note 13 in the consolidated financial statements.)*

In 2007 total operating expenses ended at $486.2 million. Expenses increased by only $10.7 million (2 per cent) over 2006, and were $21.3 million (more than 4 per cent) below budget.

The shortfall in revenues was more than offset by savings in expenses. These savings enabled the Corporation to end its financial year with an operating deficit of $200.6 million. After adjusting the 2006 results to exclude the impact of exceptional capital gains ($11.7 million) that year, the deficit would have increased by only $10.5 million or 6 per cent. The deficit was $13.5 million (6 per cent) below budget.

PASSENGER REVENUE AND RIDERSHIP

Despite pressures on revenues and ridership, VIA achieved a moderate increase on both counts. Passenger revenues increased $2.2 million over 2006, a 1 per cent increase that, while positive, fell 4 per cent short of budget targets. Ridership also gained moderately, increasing over 2 per cent versus last year to 4.2 million trips.

This was achieved in the face of VIA's greatest challenge: to retain its core customer base in the midst of difficulties with on-time performance, depressed markets, generally lower fares from competitors, and improvements to competing services.

Severe disruptions affected VIA's network throughout the spring and summer, forcing many travellers to forego the train for alternative air, or even bus, service. These last factors had their greatest impact on VIA's two most important Corridor services: Montreal-Toronto and Ottawa-Toronto. At the same time, a rising Canadian dollar encouraged record numbers of Canadians to vacation outside the country in 2007. With the addition of a third air carrier, competition intensified in central Canada's intercity markets, as business travellers were offered exceptionally low air fares, more frequent departures and a downtown Toronto airport location.

In response to this situation VIA boosted the promotion of its first class *VIA 1* product to frequent business travellers in both Montreal-Toronto and Ottawa-Toronto markets. To counter price resistance, VIA introduced a new *Comfort* class fare plan in these markets, which matched airlines' low fares and focused on last-minute 'price-shopping' travellers.

These factors also affected VIA's western transcontinental train service – another major source of revenue weakness in 2007. An expected recovery after a strong fall tourism season in 2006 did not materialize, and equipment reliability problems persisted. The high value of the Canadian dollar also coincided with weak demand for long-distance travel, all of which had a negative impact on this service.

Despite weak passenger revenue growth, on-line sales continued to perform well in 2007. Throughout the year VIA continued to enhance on-line access to its services, increasing convenience for customers and reducing its distribution costs. By year end, VIA had successfully transferred all travel agencies to its web booking portal. As a result, on-line sales increased for the sixth consecutive year and accounted for 42 per cent of total sales.

OPERATING COSTS

EXCLUDING FINANCIAL RESULTS OF VIA'S VARIABLE INTEREST ENTITY

Effective management, along with a number of favourable one-time factors, helped VIA to achieve substantial savings in 2007, and to minimize the impact of rising costs. Operating costs rose just $10.7 million or 2 per cent over 2006, and were below budget by $21.3 million or 4 per cent. There were three major sources of rising costs: train operating expenses, major equipment overhauls, and compensation. Expenses for train operations were affected by costs due to problems with equipment reliability and poor on-time performance, soaring fuel costs, as well as inflation-induced increases in labour and utilities. The Corporation also provided for potential loss on Asset-Backed Commercial Paper (ABCP). The Corporation holds an $8.7 million exposure to ABCP in its Asset Renewal Fund, which has been illiquid since August 2007. Management took the prudent step of estimating a fair value for its non-bank ABCP holdings as of December 31, 2007 (as described in note 6), based on information available at the time.

The hedging program and the value of the Canadian dollar limited the impact of higher fuel prices. VIA also benefited from a recovery of prior year capital taxes and the revaluation of a legal action.

CAPITAL EXPENDITURES

EXCLUDING FINANCIAL RESULTS OF VIA'S VARIABLE INTEREST ENTITY

New government funding was announced in 2007 to address the Corporation's future capital needs. This significant investment of $516 million was announced by the government in October.

Capital spending for 2007 totalled $12.4 million, $2.1 million less than the previous year and $4.3 million less than planned, mainly due to uncertainty about the timing and amount of government funding during the first half of the year. Almost three quarters of 2007 capital spending was devoted to equipment, station upgrading, and information technology projects.

2007 saw the completion of two key capital projects – construction and testing of a prototype rebuilt F-40 locomotive and a rebuilt Light, Rapid, Comfortable (LRC) car that tests modern on-board systems. These will serve as the basis for the rebuild of the entire F-40 locomotive and LRC car fleets. The two rebuild programs form a major part of the $516 million capital investment program.

ON-TIME PERFORMANCE

VIA recognizes that on-time performance is a critical issue for customers, and for the success of passenger rail. Delayed service undermines customer satisfaction and loyalty, particularly in the Quebec City-Windsor corridor, where travellers are especially time sensitive.

On-time performance and service reliability represented a major challenge in 2007. This critical issue has had a compounded negative impact on the financial performance of the Corporation. Growth in freight traffic and longer freight trains continue to affect VIA operations. In addition, work programs for infrastructure improvements across Canada were extended over the summer period, and were a major source of train delays. System-wide, overall on-time performance dropped to 77 per cent, a 7 percentage point decrease from 2006 and 11 percentage points below target.

Of increasing concern were VIA controllable delays – delay minutes caused by problems with VIA operations, such as equipment breakdowns, as opposed to delays attributed to infrastructure owners or other third parties. In the Quebec City-Windsor corridor, equipment maintenance delays increased by 141 per cent in 2007, partly due to cold weather conditions. Higher passenger volumes also contributed to increased VIA controllable delays. Overall

on-time performance for the Corridor was 78 per cent in 2007, a 7 percentage point drop from 2006.

For the Eastern transcontinental service, overall on-time performance was 73 per cent, just 1 percentage point down from 2006. However, the length of delays on this service – the number of minutes a train is late in arriving – increased by 179 per cent. On the Western transcontinental, direct control delays increased by 25 per cent, while freight traffic in the region continued to grow. On-time performance for the year on this service was 24 per cent, a drop of 26 percentage points from 2006.

Persistent problems with on-time performance have forced VIA to adopt a new approach to the issue of scheduling, and to renew its working relationship with CN, the owner of most of the infrastructure used by passenger rail. In 2007, both companies agreed to a new train schedule in the Corridor that should allow VIA to deliver on-time service more consistently in this important market. At the same time, a VIA team analyzed every aspect of the Western transcontinental schedule in order to address on-time performance issues.

OUTLOOK FOR 2008

The federal government's welcome announcement of investment in passenger rail at the end of 2007 will modernize a significant percentage of VIA's equipment and upgrade strategic parts of the infrastructure on which VIA operates. It will contribute to more efficient and reliable service across the country, and will allow for more frequent services in the Quebec City-Windsor corridor. Once completed, this investment will substantially improve the reliability, efficiency, and financial sustainability of passenger rail.

However, it will take time to realize the benefits of the five-year investment program. In 2008, VIA will continue to face significant challenges. The travel and tourism industry foresees little growth in key markets for the year, and competition is expected to remain high. For VIA, the ability to maintain high-yield business and tourism services, retain existing customers, and strengthen customer loyalty will be critical.

VIA's *Moving Forward* plan will continue to keep the company focused on the customer. Customer intimacy – the company's core business strategy – has already produced results over the past year, with improved service delivery and enhancements on trains and in stations. Continuing on this path in 2008 will enable the Corporation to better deliver on the promise of passenger rail for customers, with greater consistency. VIA will continue to build on key customer relationships and strengthen its customer loyalty program.

Improvements in on-time performance will be a priority in 2008. Marketing, pricing and revenue management strategies will continue to strengthen the position of rail as the 'value-for-money' travel option. The role of the travel trade within VIA's distribution network will also be reinforced.

At the same time, VIA will continue to contain rising costs with rigorous cost controls. Efforts to increase productivity will focus on enhancing the talents of VIA's people, developing innovative applications of technology, and exploring new entrepreneurial initiatives to further improve cost recovery.

CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

Management's Responsibility Statement

Year ended December 31, 2007

Management of the Corporation is responsible for the preparation and integrity of the consolidated financial statements contained in the Annual Report. These consolidated statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles and necessarily include certain amounts that are based on management's best estimates and judgement. Financial information contained throughout the Annual Report is consistent with that in the consolidated financial statements. Management considers that the consolidated statements present fairly the financial position of the Corporation, the results of its operations and its cash flows.

To fulfill its responsibility, the Corporation maintains systems of internal controls, policies and procedures to ensure the reliability of financial information and the safeguarding of assets. The internal control systems are subject to periodic reviews by Samson Bélair/Deloitte & Touche, s.e.n.c.r.l., as internal auditors. The external auditor, the Auditor General of Canada, has audited the Corporation's consolidated financial statements for the year ended December 31, 2007, and her report indicates the scope of her audit and her opinion on the consolidated financial statements.

The Audit and Risk Committee of the Board of Directors, consisting primarily of independent Directors, meets periodically with the internal and external auditors and with management, to review the scope of their audits and to assess reports on audit work performed. The consolidated financial statements have been reviewed and approved by the Board of Directors on the recommendation of the Audit and Risk Committee.

Paul Côté
President and Chief Executive Officer

Robert St-Jean, CA
Chief Financial and Administration Officer

Montreal, Canada
February 8, 2008

Auditor's Report

TO THE MINISTER OF TRANSPORT, INFRASTRUCTURE AND COMMUNITIES

I have audited the consolidated balance sheet of VIA Rail Canada Inc. as at December 31, 2007 and the consolidated statement of operations, comprehensive income and retained earnings and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Corporation's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these consolidated financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Corporation as at December 31, 2007 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, I report that, except for the changes in accounting policies adopted in the current year as explained in Note 2 to the consolidated financial statements, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Corporation that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Canada Business Corporations Act* and articles and the by-laws of the Corporation.

Sheila Fraser

Sheila Fraser, FCA
Auditor General of Canada

Montreal, Canada
February 8, 2008

CONSOLIDATED BALANCE SHEET

AS AT DECEMBER 31
(IN THOUSANDS)

	2007	2006
CURRENT ASSETS		
Cash and cash equivalents	$ 5,147	$ 4,250
Accounts receivable, trade	7,445	5,805
Accounts receivable, prepaid and other	4,575	2,080
Receivable from the Government of Canada	303	-
Derivative financial instruments (Note 19)	6,262	5,759
Materials	20,629	19,968
Asset renewal fund (Note 6)	17,700	22,000
	62,061	59,862
LONG-TERM ASSETS		
Property, plant and equipment (Note 5)	$ 487,905	533,123
Asset renewal fund (Note 6)	56,926	55,141
Accrued benefit asset (Note 8)	286,621	230,878
Derivative financial instruments (Note 19)	553	1,206
Other	-	220
	831,905	820,568
	$ 893,966	$ 880,430
CURRENT LIABILITIES		
Accounts payable and accrued liabilities (Notes 7 and 19)	$ 99,738	$ 94,687
Deferred revenues	11,812	11,524
	111,550	106,211
LONG-TERM LIABILITIES		
Accrued benefit liability (Note 8)	25,216	24,477
Future corporate taxes (Note 9)	41,042	35,871
Deferred investment tax credits	1,950	2,292
Other	1,346	778
	69,554	63,418
DEFERRED CAPITAL FUNDING (Note 10)	488,763	530,242
SHAREHOLDER'S EQUITY		
Share capital (Note 11)	9,300	9,300
Contributed surplus	4,963	4,963
Retained earnings	209,836	166,296
	224,099	180,559
	$ 893,966	$ 880,430

Commitments and Contingencies (Notes 12 and 18 respectively)

The notes are an integral part of the consolidated financial statements

On behalf of the Board,

Eric Stefanson, FCA
Director and Chairman of the Audit and Risk Committee

Donald A. Wright
Director and Chairman of the Board

CONSOLIDATED STATEMENT OF OPERATIONS, COMPREHENSIVE INCOME AND RETAINED EARNINGS

YEAR ENDED DECEMBER 31
(IN THOUSANDS)

	2007	2006
REVENUES		
Passenger	$ 268,959	$ 266 609
Investment income	2,733	17 987
Other	15,607	13 219
	287,299	297,815
EXPENSES		
Compensation and benefits	218,141	210,140
Train operations and fuel (Note 15)	119,450	118,033
Stations and property	30,592	28,533
Marketing and sales	29,265	29,887
Maintenance material	30,753	28,324
On-train product costs	17,875	17,969
Operating taxes	7,066	6,159
Employee future benefits (Note 6)	(35,633)	(29,594)
Amortization and losses on write-down and disposal of property, plant and equipment	55,396	58,956
Other	18,859	20,065
	491,764	488,472
OPERATING LOSS BEFORE FUNDING FROM THE GOVERNMENT OF CANADA AND CORPORATE TAXES	204,465	190,657
Operating funding from the Government of Canada	200,596	169,001
Amortization of deferred capital funding (Note 10)	53,617	55,851
Income before corporate taxes	49,748	34,195
Corporate tax expense (Note 9)	6,208	463
NET INCOME AND COMPREHENSIVE INCOME FOR THE YEAR (Note 2)	43,540	33,732
Retained earnings, beginning of year	166,296	132,564
RETAINED EARNINGS, END OF YEAR	$ 209,836	$ 166,296

The notes are an integral part of the consolidated financial statements

CONSOLIDATED STATEMENT OF CASH FLOWS

YEAR ENDED DECEMBER 31
(IN THOUSANDS)

	2007	2006
OPERATING ACTIVITIES		
Net income and comprehensive income for the year	$ 43,540	$ 33,732
Adjustments to determine net cash from (used in) operating activities:		
Amortization of property, plant and equipment	57,213	58,956
(Gains) losses on write-down and disposal of property, plant and equipment	(1,545)	347
Gain on disposal of Asset Renewal Fund investments	-	(13,645)
Amortization of premium and discount on purchase of bonds in the Asset Renewal Fund	-	23
Amortization of investment tax credits	(342)	(347)
Amortization of deferred capital funding	(53,617)	(55,851)
Future corporate taxes	5,171	463
Change in fair value of financial instruments	1,300	-
Unrealized net loss on derivative financial instruments	1,349	4,429
Change in non-cash working capital	(319)	(5,326)
Change in other long-term assets	220	766
Change in accrued benefit asset	(55,743)	(53,633)
Change in accrued benefit liability	739	2,672
Change in other long-term liabilities	(72)	427
	(2,036)	(26,987)
FINANCING ACTIVITIES		
Capital funding	12,138	7,360
	12,138	7,360
INVESTING ACTIVITIES		
Acquisition of investments in the Asset Renewal Fund	(526,096)	(636,575)
Proceeds from sale and maturity of investments in the Asset Renewal Fund	527,401	679,245
Acquisition of property, plant and equipment	(12,438)	(22,012)
Proceeds from disposal of property, plant and equipment	1,918	598
	(9,205)	21,256
CASH AND CASH EQUIVALENTS		
Increase during the year	897	1,629
Balance, beginning of year	4,250	2,621
BALANCE, END OF YEAR	$ 5,147	$ 4,250
REPRESENTED BY:		
Cash	2,265	393
Short-term investments, 4.44%, maturing in January 2008 (2006: 4.30%)	2,882	3,857
	$ 5,147	$ 4,250

The notes are an integral part of the consolidated financial statements

Notes to Consolidated Financial Statements

AS AT DECEMBER 31, 2007

1. AUTHORITY AND OBJECTIVES

VIA Rail Canada Inc. is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the *Financial Administration Act*. It was incorporated in 1977, under the *Canada Business Corporations Act*. The Corporation's vision is to be the Canadian leader in service excellence in passenger transportation with a mission to work together to provide travel experiences that anticipate the needs and exceed the expectations of our customers. The Corporation uses the roadway infrastructure of other railway companies and relies on them to control train operations.

The Corporation is not an agent of Her Majesty and is subject to income taxes.

The Corporation has one operating segment, passenger transportation and related services.

2. CHANGES IN ACCOUNTING POLICIES

On January 1, 2007, the Corporation adopted CICA accounting handbook section 3855, *Financial Instruments – Recognition and Measurement*, section 3861, *Financial Instruments – Disclosure Presentation*, section 1530, *Comprehensive Income* and 3251, *Equity*.

A | FINANCIAL INSTRUMENTS

Section 3855 establishes standards for recognizing and measuring financial assets, financial liabilities and non-financial derivatives. It requires that financial assets and financial liabilities, including non-financial derivatives, be recognized on the Consolidated Balance Sheet when the Corporation becomes a party to the contractual provisions of the financial instrument or non-financial derivative.

Under this standard, all financial instruments are required to be measured at fair value on initial recognition except for certain related party transactions. Measurement in subsequent periods is dependant upon the classification of the financial instrument as held-for-trading (HFT), held-to-maturity (HTM), available-for-sale (AFS), loans and receivables (L&R), or other financial liabilities.

The HFT classification is applied when an entity has the objective of generating a profit from the short-term fluctuation in price of an instrument or alternatively, the standard permits that any financial instrument be irrevocably designated as HFT. The HTM classification is applied only if the asset has specified characteristics and the entity has the ability and intent to hold the asset until maturity. An asset can be classified as AFS when it has not been classified as HFT or HTM.

Financial assets and financial liabilities classified as HFT are measured at fair value with changes in those fair values recognized in income. Financial instruments classified as HTM, L&R, or other liabilities are measured at amortized cost using the effective interest method of amortization. Financial assets classified as AFS are measured at fair value with the unrealized gains and losses, including changes in foreign exchange rates, being recognized in Other Comprehensive Income (OCI) as described below.

The fair value is the amount of the consideration that would be agreed upon in an arm's length transaction between knowledgeable, willing parties who are under no compulsion to act. The fair value is determined by reference to quoted bid or asked prices, as appropriate, in the most

advantageous active market for that instrument to which the Corporation has immediate access. When the bid and ask prices are not available, the Corporation uses the closing price of the most recent transaction of that instrument.

Derivative financial instruments are recorded on the Consolidated Balance Sheet at fair value, including those derivatives that are embedded in financial or non-financial contracts. Changes in the fair value of derivative financial instruments are recognized in income.

Transaction costs for financial instruments classified or designated as HFT are expensed as incurred. For the other financial instruments, transaction costs are capitalized on initial recognition. Interest expense is recorded using the effective interest method.

The Corporation has implemented the following classifications.

All financial instruments are measured at fair value on initial recognition. Subsequent measurement and classification is as follows:

- Cash and cash equivalents and the Asset Renewal Fund are classified as HFT and any period change in fair value is recorded as investment income.
- Derivative financial instruments are classified as HFT and any period change in fair value is recorded in the train operations and fuel expense and other expenses.
- Accounts receivable are classified as L&R. These financial assets are measured at amortized cost using the effective interest method, less any impairment. Where the time value of money is not material due to their short-term nature, accounts receivable are carried at the original invoice amount less allowance for doubtful receivables.
- Accounts payable and accrued liabilities are classified as Other liabilities and are measured at amortized cost using the effective interest method. Where the time value of money is not material due to their short-term nature, accounts payable are carried at the original invoice amount.

Section 3861 establishes standards for presentation of financial instruments and non-financial derivatives, and identifies the information that should be disclosed about them. The purpose of the section is to enhance financial statement users' understanding of the significance of financial instruments to the Corporation's financial position, performance and cash flows.

B | COMPREHENSIVE INCOME

Section 1530 introduces Comprehensive income, which consists of net income and OCI. Comprehensive Income represents changes in Shareholders' equity during a period arising from transactions and other events with non-owner sources that are recognized in OCI, but excluded from net income. Upon adoption of Section 1530, the Corporation revised its "Consolidated Statement of Operations, Comprehensive Income and Retained Earnings" to include the newly required statement of comprehensive income by creating a combined statement. No amounts have been reclassified to accumulated other comprehensive income. Currently, the Corporation has no OCI.

C | EQUITY

Section 3251 establishes standards for the presentation of equity and the changes in equity during the year.

D | IMPACT UPON ADOPTION

In accordance with the transitional provisions of the standards, prior periods have not been restated for the adoption of these new accounting standards.

The adoption of these new accounting standards had no impact on the opening retained earnings.

3. ACCOUNTING POLICIES

These consolidated financial statements have been prepared by management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. The significant accounting policies followed by the Corporation are summarized as follows:

A | VARIABLE INTEREST ENTITIES

These consolidated financial statements include the financial statements of the Corporation and as required by Accounting Guideline 15 "Consolidation of Variable Interest Entities" ("AcG-15"), the financial statements of the Keewatin Railway Company ("KRC"), a variable interest entity (VIE). AcG-15 requires the consolidation of VIEs if a party with an ownership, contractual or other financial interest in the VIE (a variable interest holder) is exposed to a majority of the risk of loss from the VIE's activities, is entitled to receive a majority of the VIE's residual returns (if no party is exposed to a majority of the VIE's losses), or both (the primary beneficiary). Upon consolidation, the primary beneficiary generally must initially record all of the VIE's assets, liabilities and non-controlling interests at fair value at the date the enterprise became the primary beneficiary (See note 13). The Corporation revises its initial determination of the accounting for VIEs when certain events occur, such as changes in governing documents or contractual arrangements.

B | FUNDING FROM THE GOVERNMENT OF CANADA

Operating funding, which pertains to services, activities and other undertakings of the Corporation for the management and operation of railway passenger services in Canada, is recorded as a reduction of the operating loss. The amounts are determined on the basis of operating expenses less commercial revenues excluding unrealized gains and losses on derivative financial instruments, employee future benefits and non-cash transactions relating to property, plant and equipment and future corporate taxes, and are based on the operating budget approved by the Government of Canada for each year.

Funding for depreciable property, plant and equipment is recorded as deferred capital funding on the Consolidated Balance Sheet and is amortized from the acquisition date on the same basis and over the same periods as the related property, plant and equipment. Upon disposition of the funded depreciable property, plant and equipment, the Corporation recognizes into income all remaining deferred capital funding related to the property, plant and equipment. Funding for non-depreciable property, plant and equipment is recorded as contributed surplus.

C | CASH EQUIVALENTS

Cash equivalents investments include bankers' discount notes and bankers' acceptances which may be liquidated promptly and have original maturities of three months or less.

D | ASSET RENEWAL FUND

Asset Renewal Fund investments include bankers' discount notes, bankers' acceptances and commercial paper which may be liquidated promptly and have original maturities of three months or less. Changes in fair value are recorded in investment income.

E | REVENUE RECOGNITION

Revenues earned from passenger transportation are recorded as services are rendered. Amounts received for train travel not yet rendered are included in current liabilities as deferred revenues. Investment income and other revenues which includes third party revenues are recorded as they are earned. The change in fair value of the financial instruments held for trading other than derivative financial instruments is recorded in Investment income.

F | FOREIGN CURRENCY TRANSLATION

Accounts in foreign currencies are translated using the temporal method. Under this method, monetary Balance Sheet items are translated at the exchange rates in effect at year-end. Gains and losses resulting from the changes in exchange rates are reflected in the Consolidated Statement of Operations, Comprehensive Income and Retained Earnings.

Non-monetary Balance Sheet items as well as foreign currency revenues and expenses are translated at the exchange rate in effect on the dates of the related transactions.

G | MATERIALS

Materials, consisting primarily of items used for the maintenance of rolling stock, are valued at the lower of weighted average cost and replacement cost and at net realizable value for obsolete materials.

H | PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT

Property, plant and equipment acquired from Canadian National Railway and Canadian Pacific Limited at the start of operations in 1978 were recorded at their net transfer values while subsequent acquisitions are recorded at cost.

The costs of refurbishing and rebuilding rolling stock and costs associated with other upgrading of property, plant and equipment are capitalized if they are incurred to improve the service value or extend the useful lives of the property, plant and equipment concerned; otherwise, such costs are expensed as incurred.

Retired property, plant and equipment are written down to their net realizable value.

Amortization of property, plant and equipment is calculated on a straight-line basis at rates sufficient to amortize the cost of property, plant and equipment, less their residual value, over their estimated useful lives, as follows:

Rolling stock	**12 to 30 years**
Maintenance buildings	**25 years**
Stations and facilities	**20 years**
Infrastructure improvements	**5 to 40 years**
Leasehold improvements	**2 to 20 years**
Machinery and equipment	**4 to 15 years**
Information systems	**3 to 7 years**
Other property, plant and equipment	**3 to 10 years**

No amortization is provided for projects in progress and retired property, plant and equipment.

I | CORPORATE TAXES

The Corporation utilizes the liability method of accounting for corporate taxes under which future corporate tax assets and liabilities are recognized for the estimated future tax consequences attributable to differences between the financial statement carrying amount and the tax basis of assets and liabilities. Future corporate tax assets and liabilities are measured using substantively enacted rates that are expected to apply for the year in which those temporary differences are expected to be recovered or settled. The effect on future corporate tax assets and liabilities of a change in tax rates is recognized in earnings in the period that includes the enactment date. Future corporate tax assets are recognized to the extent that realization is considered more likely than not.

J | INVESTMENT TAX CREDITS

Investment tax credits are recognized when qualifying expenditures have been made, provided there is reasonable assurance that the credits will be realized. They are amortized over the estimated useful lives of the related property, plant and equipment. The amortization of deferred investment tax credits is recorded as a reduction of the amortization of property, plant and equipment. These credits are included in other long-term liabilities.

K | EMPLOYEE FUTURE BENEFITS

The Corporation accrues obligations under its employee future benefit plans.

The cost of pension and other employee future benefits earned by employees is actuarially determined using the projected benefit method prorated on services and management's best estimate of expected plan investment performance, salary escalation, retirement ages of employees and expected health care costs.

For the purpose of calculating the expected return on plan assets, those assets are valued at market value.

On January 1, 2000, the Corporation adopted the new accounting standard on employee future benefits using the prospective application method. The Corporation is amortizing the transitional asset on a straight-line basis over 13 to 14 years, which was the average remaining service lives of the active employee groups at the time.

Past service costs are amortized on a straight-line basis over the expected average remaining service lives of the active employee groups which was, in most cases, estimated to be 11 years at the time.

For the pension plans, the excess of the accumulated net actuarial gain or loss over 10 per cent of the greater of the accumulated benefit obligation and the fair value of plan assets is amortized on a straight-line basis over the average remaining service lives of the active employee groups which is, in most cases, estimated to be 12 years.

The Corporation's obligations for worker's compensation benefits are based on known awarded disability and survivor pensions and other potential future awards with respect to accidents that occurred up to the fiscal year-end. The Corporation is self-insured. The actuarial determination of these accrued benefit obligations uses the projected benefit method. This method incorporates management's best estimate of cost escalation as well as demographic and other financial assumptions. Management's best estimate also takes into account the experience and assumptions of provincial workers' compensation boards. The actuarial gains or losses are amortized over a seven-year period, the average duration of these obligations.

L | DERIVATIVE FINANCIAL INSTRUMENTS

Derivative financial instruments such as swaps and certain forward foreign exchange contracts, are utilized by the Corporation in the management of its exposure to changes in fuel prices and the value of the US dollar of at least 50 per cent and up to 80 per cent of its consumption. The Corporation does not enter into derivative financial instruments for trading or speculative purposes. The Corporation does not currently apply hedge accounting on these derivative financial instruments.

Forward foreign exchange contracts are also utilized by the Corporation in the management of its exposure to the changes in value of the US dollar related to the purchase of materials from the US as part of a major capital project to refurbish some of its locomotive fleet.

Derivative financial instruments are recognized on the Consolidated Balance Sheet and removed when they expire or are terminated. Each derivative is recognized at fair value as either an asset or a liability on the Consolidated Balance Sheet. Changes in fair value of derivative financial instruments related to fuel are recognized in the train operations and fuel expenses. The change in fair value of derivative financial instruments related to the purchase of materials from the US are recorded as other expenses. Derivative financial instruments with a positive fair value are reported as derivative financial instrument assets and derivatives with a negative fair value are reported as part of accounts payable and accrued liabilities or other long-term liabilities.

M | MEASUREMENT UNCERTAINTY

The preparation of consolidated financial statements in accordance with Canadian generally accepted accounting principles requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities as well as revenues and expenses and the disclosure of contingent assets and liabilities. The most significant estimates involve the recognition of liabilities and other claims against the Corporation, the fair value of financial instruments, employee future benefits, future corporate taxes as well as the useful life of property, plant and equipment. Actual results could differ from these estimates and such differences could be material.

N | *VIA PRÉFÉRENCE* PROGRAM

The incremental costs of providing travel awards under the Corporation's *VIA Préférence* frequent traveller reward program are accrued as the entitlements to such awards are earned and are included in accounts payable and accrued liabilities.

O | NON-MONETARY TRANSACTIONS

Non-monetary transactions are recorded at the estimated fair value of the goods or services received or the estimated fair value of the services given, whichever is more reliably determinable. Revenues from non-monetary transactions are recognized when the related services are rendered. Expenses resulting from non-monetary transactions are recognized during the period when goods or services are provided by third parties.

4. FUTURE ACCOUNTING CHANGES

A | FINANCIAL INSTRUMENTS – PRESENTATION AND DISCLOSURE

The CICA issued two new accounting standards: section 3862, *Financial Instruments – Disclosures*, and section 3863, *Financial Instruments – Presentation*. The new standards will be in effect for fiscal years beginning after October 1, 2007 and the Corporation will adopt them on January 1, 2008. The Corporation is in the process of evaluating the disclosure and presentation requirements of the new standards, however, it is not anticipated that the results of the Corporation will be affected.

Section 3862 and 3863 will replace section 3861, *Financial Instruments – Disclosure and Presentation* revising and enhancing its disclosure requirements and carrying forward unchanged its presentation requirements. These new sections will place increased emphasis on disclosure about the nature and extent of risks arising from financial instruments and how the entity manages those risks.

B | INVENTORIES

The CICA issued section 3031, *Inventories*, which will replace section 3030, *Inventories*. The new standard is effective for fiscal years beginning on or after January 1, 2008, and the Corporation will adopt this section on January 1, 2008. Section 3031 will affect the measurement and disclosure of inventory. The measurement changes include: the requirement to measure inventories at the lower of cost and net realizable value; the use of the specific cost method for inventories

that are not ordinarily interchangeable or goods and services produced for specific purposes; the requirement for the Corporation to use a consistent cost formula for inventory of a similar nature and use; and the reversal of previous write-downs to net realizable value when there is a subsequent increase in the value of inventories. Disclosure of inventories will also be enhanced. Inventory policies, carrying amounts, amounts recognized as an expense, write-downs and the reversals of write-downs are required to be disclosed. The Corporation is assessing the requirement to reclassify some of inventory of spare parts as Property plant and equipment.

C | CAPITAL

Section 1535, Capital disclosure establishes disclosure requirements about an entity's capital and how it is managed. The purpose will be to enable users of the Financial Statements to evaluate the Corporation's objectives, policies and processes for managing capital.

5. PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

	2007			2006		
	COST	ACCUMULATED AMORTIZATION	NET	COST	ACCUMULATED AMORTIZATION	NET
Land	**5.7**	**-**	**5.7**	5.7	-	5.7
Rolling stock	**777.2**	**484.7**	**292.5**	772.0	448.5	323.5
Maintenance buildings	**181.8**	**141.5**	**40.3**	181.8	133.0	48.8
Stations and facilities	**45.3**	**30.4**	**14.9**	45.1	28.6	16.5
Infrastructure improvements	**148.5**	**57.9**	**90.6**	147.8	53.9	93.9
Leasehold improvements	**116.4**	**93.0**	**23.4**	114.2	90.2	24.0
Machinery and equipment	**36.3**	**30.3**	**6.0**	35.5	29.5	6.0
Information systems	**51.1**	**45.9**	**5.2**	46.2	43.0	3.2
Other property, plant and equipment	**20.5**	**19.6**	**0.9**	20.4	19.4	1.0
	1,382.8	**903.3**	**479.5**	1,368.7	846.1	522.6
Projects in progress			**8.1**			10.1
Retired property, plant and equipment (at net realizable value)			**0.3**			0.4
			487.9			533.1

Projects in progress as at December 31, 2007, primarily consist of rolling stock, improvements to infrastructure and information systems for $6.0 million (2006: $8.7 million).

that are not ordinarily interchangeable or goods and services produced for specific purposes; the requirement for the Corporation to use a consistent cost formula for inventory of a similar nature and use; and the reversal of previous write-downs to net realizable value when there is a subsequent increase in the value of inventories. Disclosure of inventories will also be enhanced. Inventory policies, carrying amounts, amounts recognized as an expense, write-downs and the reversals of write-downs are required to be disclosed. The Corporation is assessing the requirement to reclassify some of inventory of spare parts as Property plant and equipment.

C | CAPITAL

Section 1535, Capital disclosure establishes disclosure requirements about an entity's capital and how it is managed. The purpose will be to enable users of the Financial Statements to evaluate the Corporation's objectives, policies and processes for managing capital.

5. PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT

	2007			2006		
	COST	ACCUMULATED AMORTIZATION	NET	COST	ACCUMULATED AMORTIZATION	NET
Land	**5.7**	-	**5.7**	5.7	-	5.7
Rolling stock	**777.2**	**484.7**	**292.5**	772.0	448.5	323.5
Maintenance buildings	**181.8**	**141.5**	**40.3**	181.8	133.0	48.8
Stations and facilities	**45.3**	**30.4**	**14.9**	45.1	28.6	16.5
Infrastructure improvements	**148.5**	**57.9**	**90.6**	147.8	53.9	93.9
Leasehold improvements	**116.4**	**93.0**	**23.4**	114.2	90.2	24.0
Machinery and equipment	**36.3**	**30.3**	**6.0**	35.5	29.5	6.0
Information systems	**51.1**	**45.9**	**5.2**	46.2	43.0	3.2
Other property, plant and equipment	**20.5**	**19.6**	**0.9**	20.4	19.4	1.0
	1,382.8	**903.3**	**479.5**	1,368.7	846.1	522.6
Projects in progress			**8.1**			10.1
Retired property, plant and equipment			**0.3**			0.4
			487.9			533.1

Projects in progress as at December 31, 2007, primarily consist of rolling stock, improvements to infrastructure and information systems for $6.0 million (2006: $8.7 million).

6. ASSET RENEWAL FUND

A| ASSET RENEWAL FUND

The Corporation has been authorized by the Treasury Board of Canada Secretariat to segregate proceeds from the sale or lease of surplus assets in a manner which ensures that these funds are retained for future capital projects. However, the Treasury Board of Canada Secretariat could approve the use of the Asset Renewal Fund to finance operating deficits.

The short term investments in the Asset Renewal Fund include the following:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

	2007	2006
	CARRYING VALUE AND FAIR VALUE	CARRYING VALUE AND FAIR VALUE
Cash on hand	-	0.1
Bankers' discount notes	-	0.1
Bankers' acceptances	**33.3**	-
Commercial Paper	**41.2**	76.9
Balance at end of year	**74.5**	77.1
Less: Short-term	**17.7**	22.0
Long-term portion	**56.8**	55.1

During the year ended December 31, 2007, the Treasury Board of Canada Secretariat approved the use of the Asset Renewal Fund to fund a maximum of $6.0 million of the 2007 operating deficit and a maximum of $3.5 million of the 2007 capital expenditures.

Of the December 31, 2007 total balance in the Asset Renewal Fund, the Corporation has received approval by the Treasury Board of Canada Secretariat to use up to $17.7 million (2006: $22 million) to fund future working capital requirements. This amount is presented in the short-term portion of the Asset Renewal Fund.

The weighted average effective rate of return on short-term investments as at December 31, 2007, was 4.74 per cent (2006: 4.38 per cent) except for non-bank sponsored Asset-Backed Commercial Paper. The weighted average term to maturity as at December 31, 2007, is two months (2006: one month) excluding non-bank sponsored Asset-Backed Commercial Paper.

The fair value of short-term investments is based on the current bid price at the Consolidated Balance Sheet date except for the Asset-Backed Commercial Paper as described bellow.

The Asset Renewal Fund is invested in 20 short-term money market funds (2006: 21) that have a rating of "R-1 low" or higher. The diversification in short term securities is provided by limiting to 10 per cent or less the percentage of the market value of the Asset Renewal Fund assets invested in securities of a single issuer.

The Corporation is subject to credit risk from its holdings of the Asset Renewal Fund. The Corporation minimizes its credit risks by adhering to the *Minister of Finance of Canada Financial Risk Management Guidelines for Crown Corporations* and the Corporate Investment Policy and by investing in high quality financial instruments.

B | CHANGES IN THE ASSET RENEWAL FUND

The Asset Renewal Fund includes the following changes during the year:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

Balance at beginning of year	**77.1**	106.2
Proceeds from sale or lease of surplus assets	**1.5**	1.1
Investment Income	**3.2**	17.6
Change in fair value	**(1.3)**	-
Less: Cash drawdown during the year	**(6.0)**	(47.8)
Balance at end of year	**74.5**	77.1

C | ASSET-BACKED COMMERCIAL PAPER (ABCP)

The Corporation holds $8.7 million (face value) in non-bank sponsored Asset-Backed Commercial Paper (ABCP) in the Asset Renewal Fund. These investments matured in August, September and October 2007 but, as a result of liquidity issues in ABCP market, they did not settle on maturity. The Corporation's non-bank sponsored ABCP notes have not traded in the market since August 2007 and there is currently no market quote available.

The Corporation has recorded an unrealized loss based on an estimated change in fair value of $1.3 million as a reduction of Investment Income in the Consolidated Statement of Operations, Comprehensive Income and Retained Earnings.

The Corporation's estimate of the fair value of its investment in ABCP was based on a valuation model developed internally from information provided by the Pan-Canadian investors' committee and market information on similar structures that were still pricing at year-end, to reflect credit spread deterioration that occurred in the market place in 2007. Other assumptions were used to adjust for the lack of liquidity of the non-bank ABCP holdings, increased default potential on some of the structure receivables and to reflect a potential drop in expected yield resulting from the restructuring effort.

The Corporation's estimate of the fair value of its non-bank sponsored ABCP notes is subject to significant risks and uncertainties, including the timing and amount of future cash flows, the outcome of the Montreal Proposal and any other restructuring process, market liquidity and the quality of the underlying assets and financial instruments. Accordingly, there can be no assurance that the Corporation's assessment of the fair value of its ABCP holdings will not change materially in subsequent periods. The Corporation has sufficient cash to fund all its ongoing liquidity and capital expenditure requirements.

7. ACCOUNTS PAYABLE AND ACCRUED LIABILITIES

The Accounts payable and accrued liabilities include the following:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

	2007	2006
Accrued liabilities	**22.9**	27.8
Wages payable and accrued	**32.5**	31.9
Trade payables	**33.3**	25.5
Capital tax, income tax and other taxes payable	**9.3**	8.2
Derivative financial instruments (Note 15)	**1.2**	0.5
Current portion of network restructuring and reorganization accrual	**0.4**	0.6
Other	**0.1**	0.2
	99.7	94.7

8. EMPLOYEE FUTURE BENEFITS

The Corporation provides a number of funded defined benefit pension plans as well as unfunded post retirement and post-employment benefits that include life insurance, health coverage and self insured Workers' Compensation benefits, to all its permanent employees. The actuarial valuations for employee future benefits are carried out by external actuaries who are members of the Canadian Institute of Actuaries.

The defined benefit pension plans are based on years of service and final average salary.

Pension benefits increase annually by 50 per cent of the increase in the Consumer Price Index in the 12 months ending in December subject to a maximum increase of 3 per cent in any year.

The latest actuarial valuation for the post-retirement unfunded plan was carried out as at July 31, 2007. The next actuarial valuation will be carried out as at July 31, 2010.

The latest actuarial valuation for the post-employment unfunded plan was carried out as at July 31, 2007. The next actuarial valuation will be carried out as at July 31, 2010.

The latest actuarial valuation for the self-insured workers' compensation benefits was carried out as at December 31, 2006. The next actuarial valuation will be carried out as at December 31, 2009, and will be available in September 2010.

The latest actuarial valuations of the pension plans were carried out as at December 31, 2006. The next actuarial valuation will be carried out as at December 31, 2009, and will be available in June 2010.

The actuarial valuation of the Supplemental Executive Retirement Plan is carried out annually. The last actuarial valuation was carried out as at December 31, 2007.

The actuarial valuation of the Supplemental retirement plan for management employees, (SRP), with respect to retired members is carried out annually. The latest actuarial valuation was carried out December 31, 2007. The latest actuarial valuation for active members of the SRP was carried out December 31, 2006, and the next actuarial valuation will be carried out no later than December 31, 2009.

Based on these actuarial valuations and projections to December 31, the summary of the principal valuation results, in aggregate, is as follows:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

	2007	2006	**2007**	2006
ACCRUED BENEFIT OBLIGATION:				
Balance at beginning of year	**1,532.8**	1,511.4	**29.7**	29.8
Current service cost	**25.5**	26.0	**4.4**	4.7
Employee contributions	**9.7**	9.6	**-**	-
Interest cost	**78.5**	74.8	**1.5**	1.5
Benefits paid	**(97.0)**	(90.0)	**(5.6)**	(6.0)
Net transfer in	**12.6**	0.2	**-**	-
Actuarial (gains) losses	**(82.8)**	0.8	**1.8**	(0.3)
Balance at end of year	**1,479.3**	1,532.8	**31.8**	29.7
FAIR VALUE OF PLAN ASSETS:				
Balance at beginning of year	**1,777.2**	1,659.0	**-**	-
Actual return on plan assets	**45.9**	183.3	**-**	-
Employer contributions	**13.6**	15.1	**5.6**	6.0
Employee contributions	**9.7**	9.6	**-**	-
Net transfer in	**12.6**	0.2	**-**	-
Benefits paid	**(97.0)**	(90.0)	**(5.6)**	(6.0)
Balance at end of year	**1,762.0**	1,777.2	**-**	-

The percentage of the fair value of the total pension plan assets by major category as at December 31 was as follows:

Asset categories:	**2007**	2006
Equity securities (public market)	**53.4%**	57.3%
Fixed income securities (public market)	**34.0%**	32.6%
Private equity, hedge funds and other	**12.6%**	10.0%
Real estate	**-**	0.1%
	100.0%	100.0%

	2007	2006
	22.9	
	32.5	
	33.1	
	9.3	
	1.2	
	0.4	
	0.1	
	99.7	

	2007	2007
ACCRUED BENEFIT OBLIGATION		
Balance at beginning of year	1,532.8	29.7
	25.5	4.4
	9.7	
	78.5	1.5
	(97.0)	(5.6)
	12.6	
	(82.8)	1.8
Balance at end of year	1,479.3	31.8
FAIR VALUE OF PLAN ASSETS		
Balance at beginning of year	1,771.2	
	45.3	
	13.6	5.6
	3.7	
	12.6	
	(97.0)	(5.6)
	1,749.4	

Asset categories:	2007	2006
	53.4%	
	34.0%	
	12.6%	
	100.0%	

IN MILLIONS OF DOLLARS

	PENSION PLANS		OTHER BENEFIT PLANS	
	2007	2006	**2007**	2006
RECONCILIATION OF THE FUNDED STATUS:				
Fair value of plan assets	**1,762.0**	1,777.2	**-**	-
Accrued benefit obligation	**1,479.3**	1,532.8	**31.8**	29.7
Funded status of plans - surplus (deficit)	**282.7**	244.4	**(31.8)**	(29.7)
Unamortized net actuarial losses	**187.3**	201.7	**3.1**	1.2
Unamortized past service costs	**2.2**	2.7	**0.4**	0.5
Unamortized transitional (asset) obligation	**(185.6)**	(217.9)	**3.7**	4.3
	286.6	230.9	**(24.6)**	(23.7)
Network restructuring long-term liability	**-**	-	**(0.6)**	(0.8)
Accrued benefit asset (liability)	**286.6**	230.9	**(25.2)**	(24.5)

IN MILLIONS OF DOLLARS

	PENSION PLANS		OTHER BENEFIT PLANS	
	2007	2006	**2007**	2006
ELEMENTS OF DEFINED BENEFIT COSTS RECOGNIZED IN THE YEAR:				
Current service cost	**25.5**	26.0	**4.4**	4.7
Interest cost	**78.5**	74.8	**1.5**	1.5
Actual return on plan assets	**(45.9)**	(183.3)	**-**	-
Actuarial (gains) losses	**(82.8)**	0.8	**1.8**	(0.3)
Elements of employee future benefits (income) costs before adjustment to recognize the long-term nature of these costs	**(24.7)**	(81.7)	**7.7**	5.9
ADJUSTMENTS TO RECOGNIZE THE LONG-TERM NATURE OF EMPLOYEE FUTURE BENEFITS COSTS:				
Differences between:				
• Expected return and actual return on plan assets for the year	**(75.3)**	66.1	**-**	-
• Actuarial loss (gain) recognized for the year and the actual actuarial loss on accrued benefit obligation for the year	**89.7**	9.0	**(1.8)**	0.4
• Amortization of past service costs for the year and the actual plan amendments for the year	**0.5**	0.4	**-**	0.1
• Amortization of transitional (asset) obligation	**(32.4)**	(32.4)	**0.7**	2.4
Defined benefit (income) costs recognized	**(42.2)**	(38.6)	**6.6**	8.8

The employee future benefits expense in the Consolidated Statement of Operations, Comprehensive income and Retained Earnings includes the pension plans net income and the other benefit plans net costs.

	PENSION PLANS		OTHER BENEFIT PLANS	
	2007	2006	**2007**	2006
WEIGHTED-AVERAGE OF SIGNIFICANT ASSUMPTIONS:				
Accrued benefit obligation as at December 31:				
Discount rate	**5.50%**	5.00%	**5.50%**	5.00%
Rate of compensation increase	**3.00%**	3.25%	**3.00%**	3.25%
Benefit costs for the year ended December 31:				
Discount rate	**5.00%**	5.00%	**5.00%**	5.00%
Expected long-term rate of return on plan assets	**7.00%**	7.25%	-	-
Rate of compensation increase	**3.25%**	3.25%	**3.25%**	3.25%
Assumed health care cost trend rates as at December 31:				
Initial health care cost trend rate	-	-	**7.78%**	5.88%
Cost trend rate declines to	-	-	**3.66%**	3.37%
Year ultimate rate is reached	-	-	**2014**	2011

Sensitivity analysis

Assumed health care cost trend rates have a significant effect on the amounts reported for the health care plans. A one-percentage-point change in assumed health care cost trend rates would have the following effects for 2007:

IN THOUSANDS OF DOLLARS

	INCREASE	DECREASE
Total service and interest cost	25	(23)
Accrued benefit obligation	214	(189)

9. CORPORATE TAXES

The corporate tax expense of the Corporation consists of the following:

IN MILLIONS OF DOLLARS

	2007	2006
Current tax expense	**1.0**	-
Future corporate tax expense	**5.2**	0.5
Corporate tax expense	**6.2**	0.5

	PENSION PLANS		OTHER BENEFIT PLANS	
	2007	2006	**2007**	2006
RECONCILIATION OF THE FUNDED STATUS				
Fair value of plan assets	1,762.0	[illegible]	–	[illegible]
Accrued benefit obligation	1,479.3	[illegible]	31.8	[illegible]
Funded status of plans - surplus (deficit)	282.7	[illegible]	(31.8)	[illegible]
Unamortized net actuarial losses	187.3	[illegible]	3.1	[illegible]
Unamortized past service costs	2.2	[illegible]	0.4	[illegible]
Unamortized transitional (asset) obligation	(185.6)	[illegible]	3.7	[illegible]
	286.6	[illegible]	(24.6)	[illegible]
Valuation allowance and long-term liability	–	[illegible]	(0.6)	[illegible]
Accrued benefit asset (liability)	286.6	[illegible]	(25.2)	[illegible]

	PENSION PLANS		OTHER BENEFIT PLANS	
	2007	2006	**2007**	2006
ELEMENTS OF DEFINED BENEFIT COSTS RECOGNIZED IN THE YEAR:				
Current service cost	25.5	[illegible]	4.4	[illegible]
Interest cost	78.5	[illegible]	1.5	[illegible]
Actual return on plan assets	(45.9)	[illegible]	–	[illegible]
Actuarial (gain) loss	(82.8)	[illegible]	1.8	[illegible]
Elements of employee future benefits (income) costs before adjustment to recognize the long-term nature of these costs	(24.7)	[illegible]	7.7	[illegible]
ADJUSTMENTS TO RECOGNIZE THE LONG-TERM NATURE OF EMPLOYEE FUTURE BENEFITS COSTS:				
Difference between:				
• Expected return on plan assets for the year	(75.3)	[illegible]	–	[illegible]
• Actual return on plan assets for the year and the actuarial gain (loss) accrued to assets for the year	89.7	[illegible]	(1.8)	[illegible]
• Amortization of past service costs for the year and the actual plan amendments for the year	0.5	[illegible]	–	[illegible]
• Amortization of transitional (asset) obligation	(32.4)	[illegible]	0.7	[illegible]
Defined benefit expense (cost) recognized	(42.2)	[illegible]	6.6	[illegible]

	PENSION PLANS		OTHER BENEFIT PLANS	
	2007	2006	**2007**	2006
WEIGHTED-AVERAGE OF SIGNIFICANT ASSUMPTIONS:				
Accrued benefit obligation as at December 31:				
Discount rate	5.50%	5.00%	5.50%	5.00%
Rate of compensation increase	3.00%	3.25%	3.00%	3.25%
Benefit costs for the year ended December 31:				
Discount rate	5.00%	5.00%	5.00%	5.00%
Expected long-term rate of return on plan assets	7.00%	7.25%		
Rate of compensation increase	3.25%	3.25%	3.25%	3.25%
Assumed health care cost trend rates as at December 31:				
Health care cost trend rate			7.78%	8.00%
Rate to which the cost trend rate is expected to decline			3.66%	3.47%
Year that the rate reaches the rate			2014	2013

Sensitivity analysis

	INCREASE	DECREASE
Health care cost trend rate	20	(20)
Accrued benefit obligation	214	(189)

8. CORPORATE TAXES

	2007	2006
Current tax expense	1.0	
Future corporate tax expense	5.2	0.5
Corporate tax expense	6.2	0.5

Corporate tax expense on net income for the year differs from the amount that would be computed by applying the combined Federal and provincial statutory income tax rates of 32.4 per cent (2006: 32.4 per cent) to income before corporate taxes. The reasons for the differences are as follows:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

	2007	2006
Computed tax expense - statutory rates	16.1	11.0
Permanent difference:		
Large corporate tax expense (recovery)	(0.5)	-
Non-taxable portion of capital and accounting gains	(0.2)	(2.2)
Change in valuation allowance	1.9	(4.4)
Effect of statutory tax rate substantively enacted during the year	(4.8)	(3.9)
Effect of tax rate changes on future income taxes	(4.0)	(0.9)
Future income tax expense (recovery) relating to changes in temporary differences	(4.1)	1.1
Ontario corporate minimum tax expense	1.5	-
Other	0.3	(0.2)
	6.2	0.5

Future corporate income taxes reflect the net tax effects of temporary differences between the carrying amounts of assets and liabilities for financial reporting purposes and the amounts used for income tax purposes.

Significant components of the future corporate tax (assets) and liabilities of the Corporation are as follows:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

	2007	2006
Future corporate tax assets:		
Property, plant and equipment	(23.1)	(19.2)
Contingencies, other liabilities and net amounts	(4.3)	(4.0)
Accrued benefit liability	(6.4)	(7.6)
Loss carry-forward	(10.3)	(11.9)
	(44.1)	(42.7)
Less the valuation allowance	9.7	7.8
	(34.4)	(34.9)
Future corporate tax liabilities:		
Accrued benefit asset	74.0	68.8
Unrealized gain on derivative financial instruments	1.5	2.0
	75.5	70.8
Net future corporate tax liabilities	41.1	35.9

The Corporation has $41.1 million of unused federal non-capital tax losses carried forward and their related year of expiry are as follows:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

2008	**3.9**
2010	**0.7**
2014	**3.3**
2015	**14.4**
2026	**18.8**
	41.1

10. DEFERRED CAPITAL FUNDING

Deferred capital funding represents the unamortized portion of the funding used to purchase property, plant and equipment.

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

	2007	2006
Balance, beginning of year	**530.2**	578.7
Government funding for depreciable property, plant and equipment	**12.1**	7.3
Amortization of deferred capital funding	**(53.6)**	(55.8)
Balance, end of year	**488.7**	530.2

11. SHARE CAPITAL

The authorized share capital of the Corporation is comprised of an unlimited number of common shares with no par value. As at December 31, 2007 and 2006, 93,000 shares at $100 per share are issued and fully paid.

12. COMMITMENTS

A| The future minimum payments relating to operating leases mainly for real estate, maintenance of way and computer equipment are as follows:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	
2008	18.2
2009	12.8
2010	9.2
2011	8.8
2012	9.0
Subsequent years proportionately to 2049	180.8
	238.8

B| As at December 31, 2007, the Corporation has outstanding purchase commitments amounting to $108.4 million (2006: $5.6 million) consisting mainly of advertising as well as the maintenance and completion of rolling stock projects. The Corporation expects to make payments under these commitments over the next 7 years.

C| The Corporation has entered into train service agreements for the use of tracks and control of train operations expiring on December 31, 2008.

D| The Corporation has issued letters of credit totalling approximately $20.0 million (2006: $17.7 million) to various provincial government workers' compensation boards as security for future payment streams.

13. VARIABLE INTEREST ENTITIES

In April 2006, as part of its mandate to provide passenger rail service in Canada, the Corporation entered into an operating agreement with the Keewatin Railway Company ("KRC") to provide a financial contribution to KRC for the purposes of operating passenger rail services and essential freight to the communities in Northern Manitoba served by KRC. The Corporation will contribute an annual amount to KRC to fund a significant portion of KRC's operating expenditures and is at risk of increasing the level of contributions if net operating costs were to increase. KRC is a Variable Interest Entity (VIE) to the Corporation given that the Corporation is the primary beneficiary exposed to a majority of the risk of loss from KRC's activities.

In 2007, the financial contribution provided by the Corporation to KRC amounted to $1.9 million (2006: $2.0 million).

KRC received $0.4 million for the maintenance of their infrastructure from the Government of Canada in 2007 (2006: $1.2 million).

The liabilities recognized as a result of consolidating KRC do not represent additional claims on the Corporation's assets; rather, they represent claims against the specific assets of KRC. Conversely, assets having a net book value of $8.4 million (2006: $7.9 million) recognized as a result of consolidating KRC do not represent additional assets that could be used to satisfy claims against the Corporation's assets. Additionally, the consolidation of the KRC VIE did not result in any change in the underlying tax, legal or credit exposure of the Corporation.

14. FINANCIAL INSTRUMENTS

The classification of Financial instruments under the new accounting standards effective January 1, 2007, and their carrying amounts were as follows:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)

	December 31, 2007		December 31, 2006	
	CARRYING VALUE		CARRYING VALUE	
	HFT	L&R	HFT	L&R
FINANCIAL ASSETS:				
Cash and cash equivalent	**5.1**	-	4.2	-
Accounts Receivables	-	**6.5**[2]	-	5.6[2]
Derivative Financial Instruments	**6.8**[3]	-	7.0[3]	-
Asset renewal fund	**74.5**[4]	-	77.1[4]	-
	HFT	OTHER LIABILITY	HFT	OTHER LIABILITY
FINANCIAL LIABILITIES:				
Accounts Payable and Accrued Liabilities	**1.2**[3]	**70.0**[5]	0.5[3]	59.1[5]
Other	**0.6**[3]	-	0.1[3]	-

[1] Financial Instruments classified January 1, 2007
[2] Comprised of trade receivables.
[3] Comprised of derivative financial instruments not designated in a hedge relationship.
[4] Comprised of short-term investments.
[5] Comprised of trade accounts payable, accrued liabilities and accrued wages.

The estimated fair value of the recognized financial instruments other than financial instruments HFT and derivative financial instruments approximates their carrying value due to their current nature.

15. DERIVATIVE FINANCIAL INSTRUMENTS

The derivative financial instruments used by the Corporation include swaps which are typically a commodity or price swap where parties exchange payments in cash based on changes in the price of the commodity (heating oil) or a market index while fixing the price they effectively pay for fuel. The foreign exchange forwards are contractual agreements to either buy or sell US dollars at a specified price and date in the future related to fuel swaps and a future capital project.

	December 31, 2007	December 31, 2006

At year-end, the Corporation had the following derivative financial instruments with positive fair values:

DESCRIPTION	PERIOD	FIXED PRICE PER US GALLON (USD)	NOTIONAL QUANTITY (000'S OF US GALLONS)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
	(Note 1)			**2007**	2006
Crude swap	January to December 2007	0.800	4,536	-	5,036
Crude swap	January to December 2007	1.498	2,016	-	648
Crude swap	January to December 2007	1.780	1,008	-	2
Crude swap	January to December 2008	1.860	1,008	**690**	39
Crude swap	January to December 2008	1.799	1,008	**749**	105
Crude swap	January to December 2008	1.457	2,016	**2,167**	952
Crude swap	January to December 2008	1.945	1,008	**607**	**
Crude swap	January to December 2008	1.787	1,008	**761**	-
Crude swap	January to December 2008	1.988	1,008	**564**	-
Crude swap	January to December 2008	2.036	1,008	**518**	-
Crude swap	January to December 2008	2.411	1,008	**152**	-
Crude swap	May to October 2008	2.481	1,008	**52**	-
Crude swap	May to October 2009	2.368	504	**27**	-
Crude swap	January to December 2009	2.092	1,512	**524**	-
				6,811	6,782

** This financial instrument had a negative fair value in 2006.
[1] These financial instruments have a monthly settlement schedule.

DESCRIPTION	PERIOD	FORWARD RATE CAD / USD	NOTIONAL AMOUNT (USD) (000'S)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
	(NOTE 1)			**2007**	2006
Foreign Exchange	January to December 2007	1.148	1,794	-	20
Foreign Exchange	January to December 2007	1.147	1,859	-	22
Foreign Exchange	January to December 2007	1.142	1,885	-	31
Foreign Exchange	January to December 2008	1.110	2,936	**	110
Foreign Exchange	May to October 2008	0.991	2,501	**2**	-
Foreign Exchange	May to October 2009	0.995	1,193	**2**	-
				4	183
				6,815	6,965

** This financial instrument has a negative fair value in 2007.
[1] These financial instruments have a monthly settlement schedule.

At year-end, the Corporation had the following derivative financial instruments with negative fair values:

DESCRIPTION	PERIOD	FORWARD RATE CAD / USD	NOTIONAL AMOUNT (USD) (000'S)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
	(NOTE 1)			2007	2006
Foreign Exchange	January to December 2007	1.179	9,369	-	(178)
Foreign Exchange	January to December 2008	1.110	2,936	(337)	**
Foreign Exchange	January to December 2008	1.150	1,813	(279)	-
Foreign Exchange	January to December 2008	1.140	1,875	(270)	-
Foreign Exchange	January to December 2008	1.099	1,960	(205)	-
Foreign Exchange	January to December 2008	1.000	1,801	(14)	-
Foreign Exchange	January to December 2008	0.992	6,478	(1)	-
Foreign Exchange	April to December 2008	1.021	1,714	(47)	-
Foreign Exchange	January to December 2009	1.061	791	(47)	-
Foreign Exchange	January to December 2009	1.009	791	(9)	-
Foreign Exchange	January to December 2009	1.027	4,363	(122)	-
Foreign Exchange	January to December 2009	0.994	1,582	(3)	-
Foreign Exchange	January to December 2010	1.033	5,609	(157)	-
Foreign Exchange	January to December 2011	1.036	7,479	(209)	-
Foreign Exchange	January to December 2012	1.036	5,609	(147)	-
				(1,847)	(178)

** This financial instrument has a positive fair value in 2006.
1 These financial instruments have a monthly settlement schedule.

DESCRIPTION	PERIOD	FIXED PRICE PER US GALLON (USD)	NOTIONAL QUANTITY (000'S OF US GALLONS)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
	(NOTE 1)			2007	2006
Crude swap	January to December 2007	1.844	1,008	-	(71)
Crude swap	January to December 2007	1.870	1,008	-	(101)
Crude swap	January to December 2007	1.996	1,008	-	(244)
Crude swap	January to December 2008	1.945	1,008	**	(53)
				-	(469)
				(1,847)	(647)

** This financial instrument has a positive fair value in 2007.
1 These financial instruments have a monthly settlement schedule.

DESCRIPTION	PERIOD	FIXED PRICE PER US GALLON (USD)	NOTIONAL QUANTITY (000'S OF US GALLONS)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
				2007	2006
Crude swap	January to December 2007	1.660	1,200	-	(1,008)
Crude swap	January to December 2007	1.666	1,218	-	(1,023)
Crude swap	January to December 2007	1.668	1,200	-	(1,008)
Crude swap	January to December 2008	1.660	1,200	690	(1,008)
Crude swap	January to December 2008	1.666	1,218	749	(1,023)
Crude swap	January to December 2008	1.668	2,400	2,167	(2,016)
Crude swap	January to December 2009	1.660	1,200	607	(1,008)
Crude swap	January to December 2009	1.666	1,218	761	(1,023)
Crude swap	January to December 2009	1.668	1,200	564	(1,008)
Crude swap	January to December 2010	1.668	1,200	518	(1,008)
Crude swap	January to December 2010	1.666	1,218	152	(1,023)
Crude swap	May to October 2007	1.660	1,200	52	(1,008)
Crude swap	May to October 2010	1.668	1,200	27	(1,008)
Crude swap	January to December 2012	1.668	2,400	524	(2,016)
				6,811	(16,383)

DESCRIPTION	PERIOD	FORWARD RATE CAD / USD	NOTIONAL AMOUNT (USD) (000'S)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
				2007	2006
Foreign Exchange	January to December 2007	1.180	1,140	-	(17)
Foreign Exchange	January to December 2007	1.177	1,800	-	(26)
Foreign Exchange	January to December 2007	1.175	1,800	-	(27)
Foreign Exchange	January to December 2008	1.180	1,140	(2)	(17)
Foreign Exchange	May to October 2008	1.080	300	2	
Foreign Exchange	May to October 2009	1.080	300	2	
				4	(87)
				6,815	(16,470)

DESCRIPTION	PERIOD	FORWARD RATE CAD / USD	NOTIONAL AMOUNT (USD) (000'S)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
				2007	2006
				-	
				(337)	
				(279)	
				(270)	
				(205)	
				(14)	
				(1)	
				(47)	
				(47)	
				(9)	
				(122)	
				(3)	
				(157)	
				(209)	
				(147)	
				(1,847)	

DESCRIPTION	PERIOD	FIXED PRICE PER US GALLON (USD)	NOTIONAL QUANTITY (000'S OF US GALLONS)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
				2007	2006
				-	
				-	
				-	
				**	
				-	
				(1,847)	

The fair value of the positive balance of the above derivative financial instruments at December 31, 2007 is $6.8 million (2006: $7.0 million) of which $6.3 million is recorded as Current assets (2006: $5.8 million) and $0.5 million as Long-term assets (2006: $1.2 million). The negative balance is $1.8 million (2006: $0.6 million) of which $1.2 million (2006: $0.5 million) is included in "Account payable and accrued liabilities" as a short-term derivative financial instrument liability and $0.6 million (2006: $0.1 million) is included in "Other" as a long-term derivative financial instrument liability.

Included in the "Train operations and fuel" expense is a realized and unrealized net gain of $6.0 million related to fuel (2006: net loss of $0.1 million). An unrealized loss related to future capital projects of $0.6 million is recorded in other expenses.

The majority of the Corporation's derivative financial instruments are with one counterparty. The Corporation is exposed to minimal credit risk in the event of non-performance as the counterparty is of high credit quality.

The fair value of the derivative financial instruments is estimated as the discounted unrealized gain or loss calculated based on the market price at December 31, 2007, which generally reflects the estimated amount that the Corporation would receive or pay to terminate the contracts at the consolidated balance sheet date. The fair value of the derivative financial instruments is provided to the Corporation by the chartered banks that are the counterparties to the transactions.

It is determined using well established proprietary valuation models, such as a modified Black-Scholes model, that incorporate prevailing market rates and prices on underlying instruments. The fair values provided have been verified to provide the Corporation with the appropriate level of comfort in the numbers reported.

The discounting of the fair value of transactions is based on the boot-strapping method incorporating a set of bond yields over the term of the instruments in order to provide discount factors.

16. RELATED PARTY TRANSACTIONS

The Corporation is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments and agencies. The Corporation enters into transactions with these entities in the normal course of business on trade terms applicable to all individuals and enterprises and these transactions are recorded at exchange value. Other than disclosed elsewhere in these consolidated financial statements, related party transactions are not significant.

17. NON-MONETARY TRANSACTIONS

The Corporation recorded a revenue from non-monetary transactions of approximately $1.2 million (2006: $1.6 million) as "Passenger revenue" in the Consolidated Statements of Operations, Comprehensive Income and Retained Earnings for the year ended December 31, 2007. The Corporation also recorded non-monetary expenses of $1.3 million (2006: $1.5 million) in the Consolidated Statement of Operations, Comprehensive Income and Retained Earnings, mainly as "Marketing and sales" and other expenses resulting from non-monetary transactions. The nature of non-monetary transactions is mainly related to advertising exposure.

18. CONTINGENCIES

A| The Canadian Transportation Agency (CTA) rendered a decision in October 2003 against the Corporation in favour of the Council for Canadians with Disabilities (CCD). The Corporation was directed to re-design and re-construct its Renaissance rail cars to remove certain undue obstacles to persons with disabilities.

On March 2, 2005, the Corporation was successful in overturning the earlier CTA decision by a judgment of the Federal Court of Appeal. That appeal decision has been further appealed to the Supreme Court of Canada by the CCD. The Supreme Court heard the case on May 19, 2006 and upheld the CTA decision.

The Corporation has estimated the cost of removing the undue obstacles identified by the CTA to be between $8 million and $10 million, the Corporate Plan has provided for these costs. The modifications to the equipment will be started in 2008 and are schedule to be completed in 2010.

B| The Corporation began a restructuring of its labour force in 1997 which resulted in the elimination of a number of positions. The changes became subject to various Canadian Industrial Relations Board (CIRB) decisions, mediations and arbitrations.

In May 2003, the CIRB rendered a decision directing the Corporation to pay back wages under certain circumstances to former conductors. The Supreme Court decided not to grant the Corporation leave to appeal a Federal Court of Appeal ruling supporting the decision of the CIRB.

The Corporation is waiting for the final ruling from the arbitrator.

The Corporation has made a provision in its consolidated financial statements.

C| The Corporation's operations are subject to numerous federal, provincial, and municipal environmental laws and regulations concerning among other things, the management of air emissions, wastewater, hazardous materials, wastes and soil contamination as well as the management and decommissioning of underground and aboveground storage tanks. A risk of environmental liability is inherent in railroad and related transportation operations, real estate ownership and other activities of the Corporation with respect to both current and past operations.

The Corporation has performed a review of all of its operations and of all of its sites and facilities at risk in order to determine the potential environmental risks. The sites and the facilities for which environmental risks were identified were or will be the subject of thorough studies and corrective actions were or will be taken if necessary in order to eliminate or to attenuate these risks. The continuous risk management process that is in place allows the Corporation to monitor its activities and properties under normal operating conditions as well as monitor accidents that occur. The activities or properties likely to be contaminated or to cause a contamination are addressed, at the moment of their observation, by the development of an action plan according to the nature and the importance of the impact and the applicable requirements.

The Corporation's ongoing efforts to identify potential environmental concerns that may be associated with its properties may lead to future environmental investigations, which may result in the identification of additional environmental costs and liabilities. The magnitude of such additional liabilities and the costs of complying with environmental laws and containing or remediating contamination cannot be reasonably estimated due to:

(i) the lack of specific technical information available with respect to many sites;

(ii) the absence of any third-party claims with respect to particular sites;

(iii) the potential for new or changed laws and regulations and for development of new remediation technologies and uncertainty regarding the timing of the work with respect to particular sites;

(iv) the ability to recover costs from any third parties with respect to particular sites;

(v) the fact that the environmental responsibility has not been clearly attributed.

There can thus be no assurance that material liabilities or costs related to environmental matters will not be incurred in the future, or will not have a material adverse effect on the Corporation's financial position. Costs related to any future remediation will be accrued in the year in which they become known.

Considering that the costs of corrective action cannot be reasonably estimated no environmental provision has been included in the consolidated financial statements, except for the following:

Accounts payable and accrued liabilities include an environmental liability of $1.5 million that has been established by Keewatin Railway Company for environmental clean-up and decontamination of certain areas of their rail infrastructure.

D) The Corporation is subject to claims and legal proceedings brought against it in the normal course of business. Such matters are subject to many uncertainties. Management believes that adequate provisions have been made in the accounts where required and the ultimate resolution of such contingencies are not expected to have a material adverse effect on the financial position of the Corporation.

19. ASSET RETIREMENT OBLIGATION

The Corporation has certain operating leases where the lessor could request that the land/structures or the other assets be returned in the same condition as they were originally leased or the lessor can retake control of these assets without any compensation for any additions or modifications made to the initial assets. Given the nature of the assets under contract, the fair value of the asset retirement obligation cannot be reasonably estimated. Accordingly, no liability has been recognized in the consolidated financial statements.

20. RECLASSIFICATION

The comparative financial statements have been reclassified from the statements previously presented to conform to the presentation of the 2007 consolidated financial statements.

Corporate Directory

AS AT DECEMBER 31, 2007

BOARD OF DIRECTORS

D. Hayward Aiton
Saint John, New Brunswick

Jeffrey R. Clarke
Ottawa, Ontario

Paul Côté
President and Chief Executive Officer
Montreal, Quebec

Michel Crête
Montreal, Quebec

Steven Cummings
Montreal, Quebec

Angela Ferrante
Toronto, Ontario

Jean-Louis Hamel
Montreal, Quebec

David Hoff
Vancouver, British Columbia

Leo Housakos
Montreal, Quebec

Wendy A. King
Vancouver, British Columbia

Margaret MacInnis
Halifax, Nova Scotia

Donald Mutch
Toronto, Ontario

Paul G. Smith
Calgary, Alberta

Eric Stefanson
Winnipeg, Manitoba

William M. Wheatley
Regina, Saskatchewan

Donald A. Wright
Chairman of the Board
Toronto, Ontario

OFFICERS

Paul Côté
President and Chief Executive Officer

Steve Del Bosco
Chief Customer Officer

Christena Keon Sirsly
Chief Strategy Officer

Carole Mackaay
General Counsel and Secretary

John Marginson
Chief Operating Officer

Denis Pinsonneault
Chief People Officer

Robert St-Jean, CA
Chief Financial and
Administration Officer

Donald A. Wright, Chairman of the Board, *is an ex officio member of each Committee of the Board.*

Paul Côté, President and Chief Executive Officer, *is an ex officio member of each Committee of the Board except for the Audit & Risk Committee.*

The Board wishes to thank the following outgoing members for their important contribution: Paul Fraser, Wendy Kelly, Lore Mirwaldt, Donald Pettit, Timothy Reid, Charles Ross, Kenneth Savage *and* Louis Tremblay.

COMMITTEES OF THE BOARD

Audit and Risk Committee

Eric Stefanson, Chairman
Steven Cummings
Jean-Louis Hamel

Human Resources Committee

Angela Ferrante, Chair
Michel Crête
David Hoff
Margaret MacInnis

Investment Committee

Donald Mutch, Chairman
Steven Cummings
Jean-Louis Hamel
Paul G. Smith
William M. Wheatley

Corporate Governance Committee

Jean-Louis Hamel, Chairman
Angela Ferrante
Margaret MacInnis
William M. Wheatley

Planning and Finance Committee

Paul G. Smith, Chairman
Jeffrey R. Clarke
Michel Crête
David Hoff
Eric Stefanson

VIA OFFICE LOCATIONS

Headquarters and Quebec
3 Place Ville-Marie
Suite 500
Montreal, Quebec
H3B 2C9

514 871-6000

Postal address:
P.O. Box 8116, Station A
Montreal, Quebec
H3C 3N3

Atlantic
1161 Hollis Street
Halifax, Nova Scotia
B3H 2P6

902 494-7900

Ontario
65 Front Street West
Room 222
Toronto, Ontario
M5J 1E6

416 956-7600

West
146-123 Main Street
Winnipeg, Manitoba
R3C 1A3

204 949-7447

1150 Station Street
Vancouver, B.C.
V6A 2C7

604 640-3700

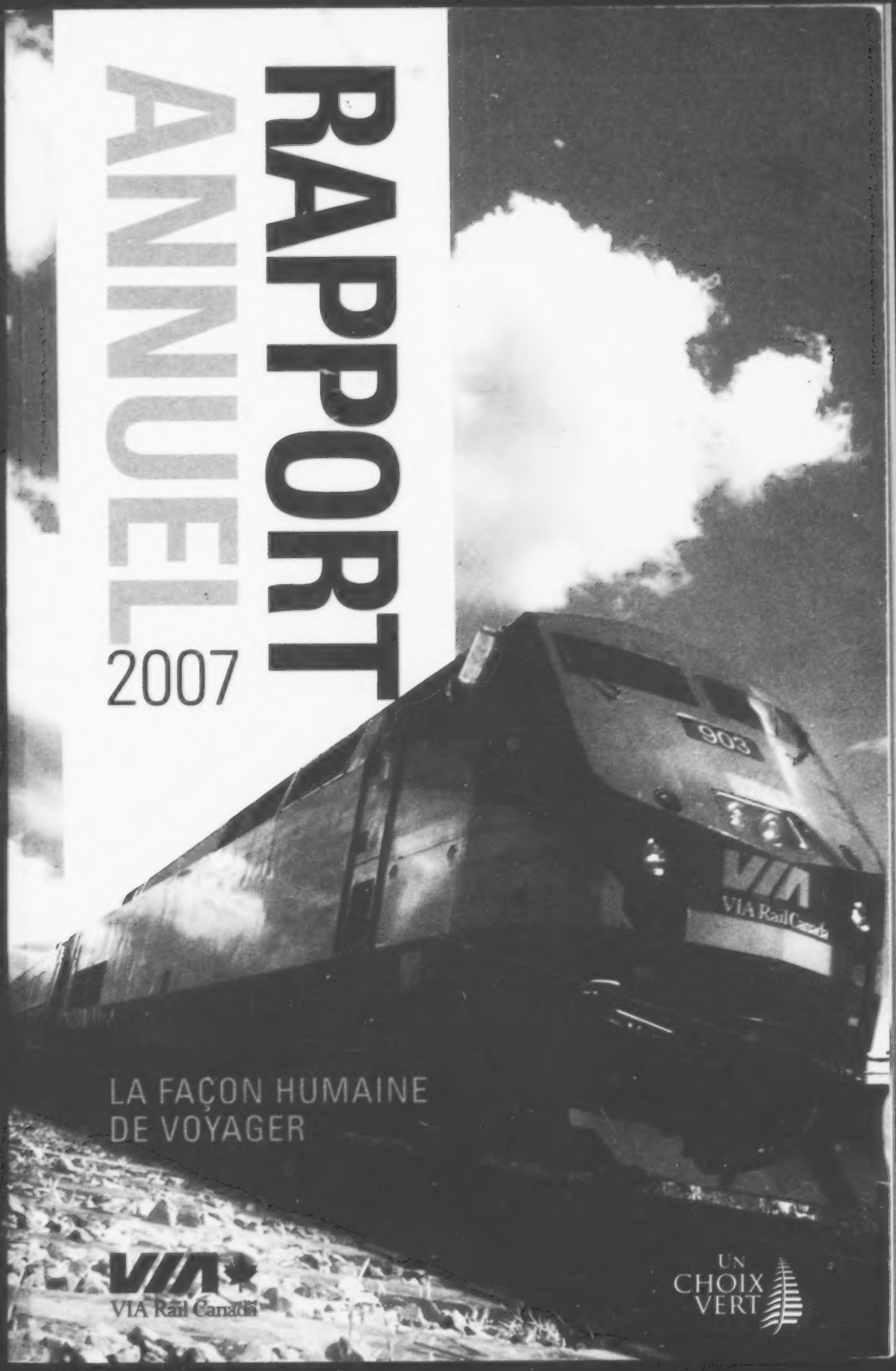
viarail.ca

Photos: Caroline Bergeron, except the cover,
Yvan Martin Lévesque

Special thanks to all the VIA employees who agreed to appear in this Annual Report.

® Registered trademark owned by VIA Rail Canada Inc.
™ Trademark owned by VIA Rail Canada Inc.
Design: Sextans Printing: Gibraltar

RAPPORT ANNUEL 2007



LA FAÇON HUMAINE
DE VOYAGER

VIA Rail Canada

UN CHOIX VERT

LETTRE AU MINISTRE DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

L'honorable Lawrence Cannon
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, Ottawa

Monsieur le Ministre,

Conformément aux dispositions de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je suis heureux de vous présenter le rapport annuel de VIA Rail Canada inc. pour l'exercice prenant fin le 31 décembre 2007.

DA Wright

Donald A. Wright
Président du conseil d'administration

Table des matières

L'ANNÉE EN CHIFFRES	1
VUE D'ENSEMBLE DE LA SOCIÉTÉ	2
MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	4
MESSAGE DU PRÉSIDENT	5
LA REVUE DE L'ANNÉE	6
Relever les défis de 2007	7
PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS	9
Modernisation des locomotives	10
Remise à neuf des voitures voyageurs	10
Accessibilité accrue	11
Infrastructure	11
Gares	11
Un investissement dans l'efficacité	11
VISER LA RÉUSSITE PAR LA RELATION-CLIENT PERSONNALISÉE	12
La stratégie de relation-client personnalisée	14
Mesurer la valeur du client	14
Favoriser l'engagement de nos gens	14
Amener la stratégie en première ligne	15
Équipes-témoins de l'orientation-client	16
La nouvelle équipe Capital humain	17
TENIR NOTRE PROMESSE	18
Le projet Metropolis	20
Nouveaux clients, nouveaux marchés	20
Établir de bonnes relations avec les clients	21
SERVIR AVEC INTÉGRITÉ	22
Établir des normes de sécurité plus élevées	24
Être responsable de la sûreté	24
Un service respectueux de l'environnement	25
Au service de nos collectivités	26
Servir les clients ayant des besoins spéciaux	27
Accès à l'information	28
GOUVERNANCE D'ENTREPRISE	29
COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION	30
ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS	36
ANNUAIRE DE LA SOCIÉTÉ	67

viarail.ca

L'année en chiffres

Les indicateurs financiers et statistiques d'exploitation clés ci-dessous résument le rendement de la Société pour l'année 2007 avec les données comparatives pour les années 2003 à 2006. Les résultats financiers de l'entité à détenteur de droit variable sont exclus.

	2007	2006	2005	2004	2003
INDICATEURS FINANCIERS CLÉS					
Total des produits voyageurs	**268,8**	266,6	255,6	240,6	231,4
Total des produits	**285,6**	297,1	289,8	258,7	250,3
Charges en trésorerie	**486,2**	475,5	465,7	443,8	431,4
Déficit d'exploitation	**200,6**	178,4	175,9	185,1	181,1
Dépenses en immobilisations	**12,4**	14,5	21,2	20,2	77,4
Financement de l'État					
Exploitation	**200,6**	169,0	169,0	177,4	181,1
Immobilisations	**12,4**	0,0	0,7	20,2	82,4
Total du financement de l'État	**213,0**	169,0	169,7	197,6	263,5
STATISTIQUES D'EXPLOITATION CLÉS					
Ratio des produits aux charges en trésorerie	**58,9**	62,8	62,4	58,8	58,5
Nombre de voyageurs transportés	**4 181**	4 091	4 097	3 887	3 789
Voyageurs-milles	**874**	874	888	851	857
Financement de l'État de l'exploitation par voyageur-mille	**23,0**	19,3	19,0	20,8	21,1
Rendement	**30,5**	30,3	28,6	28,0	26,8
Trains-milles parcourus	**6 658**	6 665	6 740	6 771	6 780
Voitures-milles parcourus	**46 362**	47 625	48 614	48 396	48 682
Coefficient d'occupation moyen	**55**	55	55	53	53
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	**131**	131	132	126	126
Ponctualité	**77**	84	81	70	73
Nombre d'employés à la fin de l'exercice	**3 017**	3 003	3 059	3 027	3 051

1. Les charges en trésorerie utilisées dans le calcul du ratio des produits aux charges en trésorerie excluent l'amortissement des immobilisations corporelles, les frais de réorganisation, le couru comptable de rémunération, les gains et les pertes non réalisés sur les instruments financiers dérivés, les régimes de retraite et les avantages sociaux futurs des employés.

2. Ce total exclut le financement interne du Fonds de renouvellement des actifs de 23,9 millions de dollars en 2006, de 27,4 millions de dollars en 2005 et de 7,7 millions de dollars en 2004, et inclut une contribution de 5 millions de dollars en financement d'immobilisations au Fonds de renouvellement des actifs en 2001, 2002 et 2003.

3. Les statistiques d'exploitation clés n'ont pas fait l'objet d'une vérification.

Vue d'ensemble de la Société

VIA Rail exploite les services nationaux de transport ferroviaire voyageurs pour le compte du gouvernement du Canada. À titre de société d'État indépendante, constituée en 1977, nous offrons aux Canadiens des services voyageurs sécuritaires, efficaces et respectueux de l'environnement, d'un océan à l'autre. Nous exploitons jusqu'à 503 trains par semaine, qui circulent sur 12 500 kilomètres de voies, pour relier au-delà de 450 collectivités au Canada. Avec un effectif d'environ 3 000 employés, VIA a transporté près de 4,2 millions de voyageurs en 2007.

VISION

Être reconnue dans le secteur du transport de voyageurs comme chef de file canadien pour l'excellence du service.

MISSION

Travailler ensemble pour offrir de façon efficace des expériences de voyage qui anticipent les besoins de nos clients et dépassent leurs attentes.

STRATÉGIE PRINCIPALE

Relation-client personnalisée
Nous miserons sur notre expertise et sur nos compétences clés pour offrir aux voyageurs la meilleure expérience globale de voyage, qui saura leur plaire et qui favorisera leur fidélisation.

VALEURS

Orientation-client
Ayant la plus grande considération pour nos clients, nous les écoutons et innovons pour leur offrir la meilleure expérience de voyage au meilleur rapport qualité-prix.

Respect
Nous sommes humains : nous sommes des gens qui répondent avec intégrité aux besoins de nos clients, de chacun d'entre nous et des collectivités que nous desservons.

Passion
Nous sommes passionnés et dévoués envers notre entreprise ainsi que le rôle que nous jouons dans le développement du Canada, et nous déploierons tous les efforts nécessaires pour assurer le succès continu de VIA Rail.

SERVICES

Dans l'Ouest du Canada, VIA assure, toute l'année et par tous les temps, des liaisons vers des collectivités éloignées, ainsi que la liaison Toronto-Vancouver, trois fois par semaine, à bord du *Canadien*[MD], le légendaire train transcontinental de l'Ouest.

Dans le corridor Québec-Windsor, les trains de VIA fournissent aux voyageurs des services rapides, pratiques, confortables et abordables, de centre-ville à centre-ville, entre les plus grands centres d'affaires du Canada.

Dans l'Est du Canada, l'*Océan*[MC] assure le service intervilles six fois par semaine entre Montréal et Halifax, et offre le service accueillant de sa classe *Alizés*[MC] pendant la période de pointe estivale. En outre, le *Chaleur*[MC] assure trois fois par semaine la liaison Montréal-Gaspé.

Dans les régions rurales et éloignées, VIA exploite des liaisons jugées essentielles par le gouvernement pour répondre aux besoins de transport en région.

De gauche à droite :

Alex Quinn
Machiniste
(centre de maintenance de Montréal)

Anick Cesaria
Spécialiste principale, communications
(siège social, Montréal)

Eddy Petracco
Préposé aux services de gare
(gare Centrale, Montréal)

Message du président du conseil d'administration

VIA Rail a franchi une nouvelle étape importante en 2007, après avoir amélioré le service et accru l'achalandage pendant plus de 10 ans. En effet, au mois d'octobre, le gouvernement du Canada a annoncé un nouveau financement pour le rail voyageurs, dont une augmentation à court terme du financement d'exploitation, et le plus important programme d'investissements en immobilisations de l'existence de VIA Rail.

Par cette annonce des plus appréciées, le gouvernement reconnaît la performance de VIA en matière de gestion du service ferroviaire national, ainsi que le potentiel du rail voyageurs pour l'avenir.

VIA a gagné cette reconnaissance et la confiance des Canadiens. Elle a affiché de très bons résultats, grâce à sa gestion rigoureuse et responsable, au dévouement de ses employés et à son engagement passionné envers le service à la clientèle. Depuis 1990, cet engagement a transformé le rail voyageurs au Canada, doublant à la fois les produits et le recouvrement des coûts, et a rehaussé la qualité du service à l'échelle du pays, année après année.

Le programme d'investissements en immobilisations quinquennal de 516 millions de dollars permettra de nous assurer que le réseau et les niveaux de service actuels de VIA pourront être maintenus dans le futur, tout en améliorant la fiabilité des trains de VIA et en permettant d'ajouter des fréquences au besoin. VIA a commencé à remettre à neuf et à moderniser ses plus anciennes locomotives en 2007. En 2008, VIA entamera la remise à neuf des voitures voyageurs, et mettra en œuvre un programme d'améliorations stratégiques de l'infrastructure partagée avec des compagnies ferroviaires de transport de marchandises, en vue d'éliminer les goulots d'étranglement qui retardent les trains voyageurs dans le corridor Québec-Windsor.

Ces investissements amélioreront également la performance environnementale de VIA. Déjà, le rail voyageurs est l'un des moyens de transport collectif les plus respectueux de l'environnement au Canada.

Le rail voyageurs a le potentiel de jouer un rôle de plus en plus appréciable pour le transport au Canada. Le programme d'investissements en immobilisations qui est en cours offre de nouvelles occasions d'accroître et d'exploiter ce potentiel pour l'avenir. J'ai confiance qu'au fur et à mesure que la Société ira de l'avant, VIA continuera de remplir la promesse du rail voyageurs, c'est-à-dire offrir une solution efficace, rentable et respectueuse de l'environnement qui répond aux besoins croissants des Canadiens en matière de transport.

DA Wright

Donald A. Wright
Président du conseil d'administration

Message du président

Les gens de VIA ont accompli une chose remarquable en 2007. Nous savions dès le départ qu'il ne serait pas facile de conserver nos gains réalisés au cours des dernières années. Des marchés léthargiques, de nouvelles pressions venant des concurrents, ainsi que des problèmes liés à l'infrastructure et au matériel roulant n'ont été que quelques-unes des réalités auxquelles nous avons été confrontés. Mais, encore une fois, l'équipe de VIA a su triompher.

En ce qui concerne l'achalandage, nous avons conservé les chiffres au-dessus du seuil record de quatre millions atteint pendant les deux dernières années. Le total de voyageurs-milles et le rendement (ce que nous avons gagné par voyageur-mille) n'ont pas perdu de terrain. Les coûts ont été contrôlés de façon rigoureuse à l'échelle de la Société. Bien que les produits totaux et le taux de ponctualité soient des préoccupations bien réelles, personne n'a perdu de vue l'essentiel : l'orientation-client, sur laquelle repose la réussite du rail voyageurs.

En 2007, nous avons développé des outils plus précis nous permettant d'écouter nos clients, de comprendre leurs attentes, et de leur offrir une expérience de voyage qui correspond à ces attentes et qui les dépasse. Nous avons examiné les éléments qui permettent de créer une expérience mémorable pour nos clients et mis au jour de nouvelles façons de mesurer notre performance à cet égard.

Ces efforts se sont traduits par des services améliorés, notamment : l'accès Wi-Fi dans les principales gares d'un océan à l'autre; de meilleurs produits offerts à bord et de meilleurs services dans les gares; le nouveau Train des neiges, entre Edmonton et Jasper; une liaison touristique Baie d'Hudson améliorée; de nouveaux trains spécialisés dans le Corridor; et une très bonne année pour notre classe *Alizés* entre Montréal et Halifax. VIA a aussi jeté les fondations d'une relation renouvelée avec le CN, qui possède la plupart des voies ferrées utilisées par nos trains.

Grâce au leadership du conseil d'administration et de l'excellente performance des employés de VIA, la Société a obtenu le financement dont elle a besoin pour investir dans le matériel roulant et dans l'infrastructure. Nous apprécions ce témoignage de confiance de la part du gouvernement du Canada. Cet investissement améliorera considérablement la ponctualité et ouvrira la voie à un service plus fiable et viable financièrement au cours des prochaines années.

L'investissement représente une occasion extraordinaire de conserver les progrès que nous avons réalisés pendant plus d'une décennie. Cette occasion est assortie d'une attente encore plus élevée sur le plan de la performance – et nous savons que nous la comblerons en continuant à déployer tous les efforts nécessaires, et en offrant la meilleure expérience de voyage qui soit à chaque client qui monte à bord de nos trains.

Paul Côté

Paul Côté
Président et chef de la direction

LA REVUE DE L'ANNEE

RELEVER LES DÉFIS DE 2007

L'achalandage de VIA a augmenté en 2007, et la Société a enregistré une légère hausse des produits voyageurs, ainsi que des bénéfices par voyageur-mille. Une gestion serrée a permis de contrôler les charges d'exploitation tout au long de l'année. Par conséquent, VIA a terminé l'exercice mieux que prévu par rapport à son budget d'exploitation.

Même si cette amélioration par rapport au budget est modeste, elle constitue une réalisation significative. Les marchés des voyages et du tourisme ont plutôt fait face à une stagnation ou même à une diminution au cours de l'année 2007, tandis que la valeur élevée du dollar canadien a fait baisser davantage la demande des voyageurs des États-Unis et a encouragé les vacanciers canadiens à se déplacer à l'étranger. Les concurrents ont proposé des réductions à l'achat de grands nombres de billets, et les transporteurs aériens à prix modique ont nui aux liaisons Toronto-Ottawa et Toronto-Montréal de VIA, notamment en raison d'un nouveau service vers l'aéroport du centre-ville de Toronto.

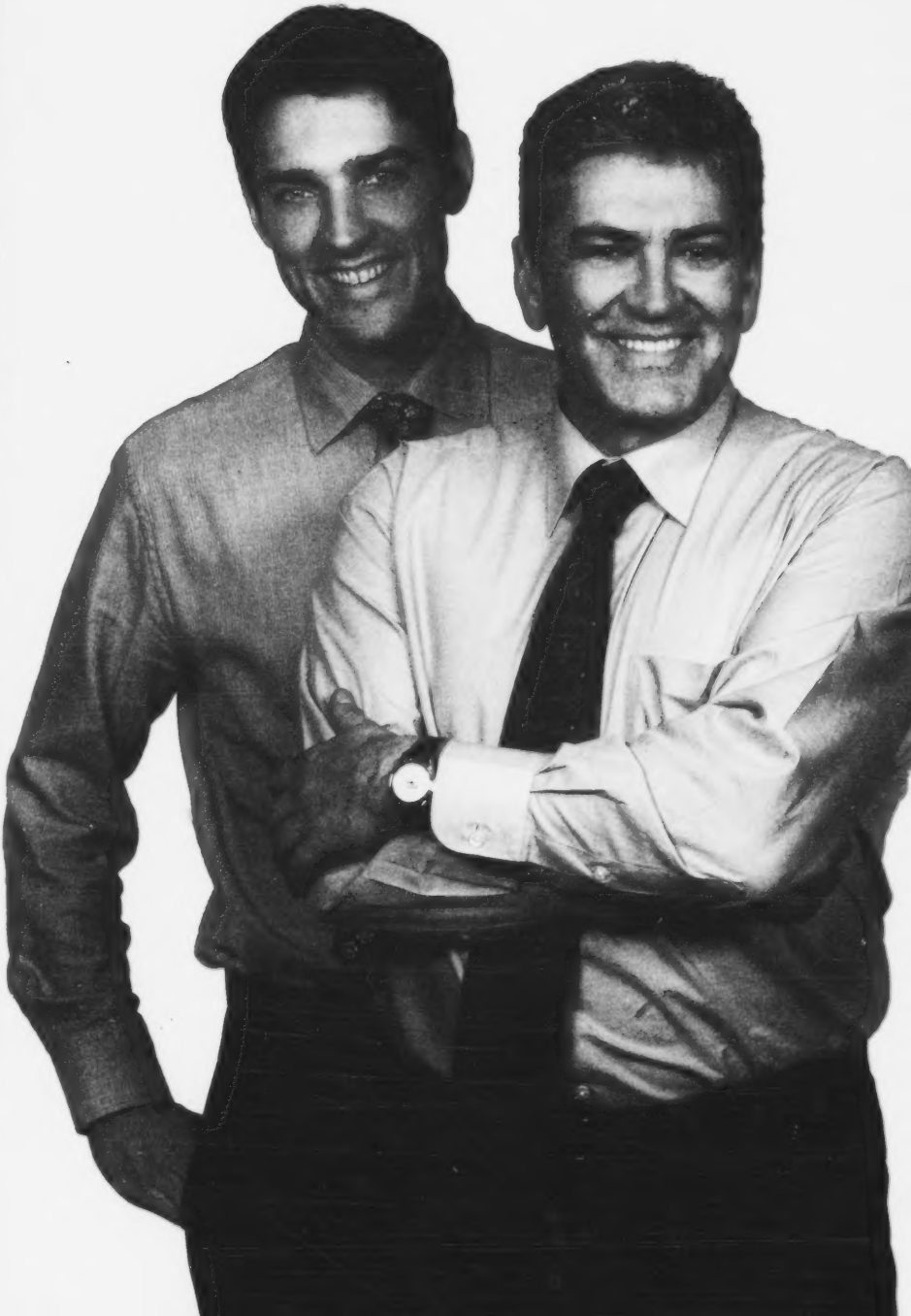
Les produits de VIA dans ces marchés ont encore affiché un bon rendement, mais le taux de ponctualité médiocre a terni l'attrait des déplacements en train pour les voyageurs. Plusieurs barrages et déraillements de trains de marchandises ont retardé des trains voyageurs et ont grandement incommodé les clients. L'augmentation du trafic de marchandises, combinée à la réduction de la vitesse des trains de marchandises, a entraîné un manque de ponctualité dans l'ouest et dans le centre du pays. Le matériel roulant de VIA, notamment les voitures voyageurs et les locomotives vieillissantes, a aussi contribué à entraver l'offre d'un service fiable et uniforme aux clients.

VIA a réagi promptement face à ces défis et a ainsi pu protéger l'achalandage ainsi que sa part de marché, et ce, tout en plaçant le rail voyageurs dans une position propice à une croissance future. La Société a renforcé son plan de gestion *Aller de l'avant* afin de consolider son principal avantage concurrentiel, soit la relation-client personnalisée, comme base de sa stratégie d'entreprise. Les employés sont devenus plus habiles à traduire cette stratégie en gestes concrets. Par conséquent, VIA a développé des services nouveaux et améliorés dans le but de remplir sa promesse : offrir à sa clientèle une expérience de voyage unique et à valeur élevée.

LES TENDANCES DE VIA EN MATIÈRE DE RENDEMENT À LONG TERME SONT DEMEURÉES ROBUSTES EN 2007.

Depuis 1990, VIA a :

- **réduit de 51 % sa dépendance envers le financement du gouvernement;**
- **augmenté ses produits de 100 %;**
- **accru le nombre de voyageurs-milles de 14 %;**
- **amélioré le recouvrement des coûts de 104 %.**



PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS

Ce financement comprend le plus important programme d'investissements en immobilisations de l'existence de VIA (516 millions de dollars), conçu pour maintenir et améliorer la fiabilité du service, et assurer que le rail voyageurs demeure à la fois rentable et viable dans le futur. Il comprend aussi un nouveau financement d'exploitation à court terme (175,9 millions de dollars sur cinq ans), qui permettra de maintenir le réseau national jusqu'à ce que les avantages du programme d'immobilisations puissent se concrétiser.

PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS EN IMMOBILISATIONS

LE RENDEMENT DE VIA a été reconnu et récompensé en octobre, lorsque le gouvernement du Canada a annoncé un nouveau financement totalisant 691,9 millions de dollars pour le service ferroviaire voyageurs national.

De gauche à droite :

Matthew McKernan
Chef principal, systèmes de gestion
(centre de maintenance de Montréal)

Robert Rivest
Conseiller principal, système de gestion de la sûreté
et affaires réglementaires de l'exploitation
(siège social, Montréal)

Nous avons effectué beaucoup de planification et de préparation en 2007, et au cours des années antérieures, afin de nous préparer à un tel investissement. À la suite de l'annonce en octobre, VIA a pu aller immédiatement de l'avant avec son programme d'investissements en immobilisations. Voici comment la somme sera dépensée :

MODERNISATION DES LOCOMOTIVES

Le parc de VIA comprend 54 locomotives F-40 de General Motors, qui sont utilisées à l'échelle du réseau. Âgées de plus de vingt ans, les locomotives F-40 arriveront bientôt à la fin de leur vie utile normale. Depuis 2004, VIA a étudié les options permettant de revitaliser son parc, exercice qui a demandé entre autres la conception et la création d'un prototype montrant la façon dont les locomotives F-40 pourraient être remises à neuf. À la fin de 2007, VIA a mandaté un fournisseur canadien pour moderniser et remettre à neuf l'ensemble du parc, ce qui aura pour effet de prolonger de 15 à 20 ans la durée de leur vie utile. De plus, la remise à neuf ne coûtera, au maximum, que la moitié du prix d'achat de nouvelles locomotives.

En remettant à neuf les locomotives F-40, VIA fera plus que leur redonner leur état initial : elle les perfectionnera pour qu'elles répondent aux normes actuelles en matière de protection de l'environnement, de sécurité et d'exploitation. Une fois le projet terminé, ce matériel roulant remis à neuf permettra d'offrir un service ferroviaire plus fiable et de réduire les coûts de maintenance d'environ 15 pour cent. La remise à neuf réduira aussi les charges d'exploitation et les émissions en permettant d'économiser jusqu'à cinq millions de litres de carburant chaque année.

REMISE À NEUF DES VOITURES VOYAGEURS

Dans le corridor Québec-Windsor, VIA utilise actuellement 98 voitures voyageurs LRC (léger, rapide, confortable) construites par Bombardier. Ces voitures sont en service depuis plus de 25 ans. En 2007, une voiture LRC a servi de plate-forme pour la mise à l'essai des systèmes modernes installés à bord des trains et, au début de 2008, VIA a commencé le processus d'appel d'offres pour la remise à neuf de l'ensemble du parc.

LE PLAN D'INVESTISSEMENT QUINQUENNAL (2007 À 2012) :

Matériel roulant	**232,0 millions $**
Amélioration de l'infrastructure	**237,5 millions $**
Amélioration des gares	**18,2 millions $**
Investissement dans l'efficacité	**28,3 millions $**
TOTAL	**516,0 millions $**

Comme pour les locomotives F-40, cette remise à neuf prolongera leur vie utile de 15 à 20 ans. L'investissement permettra également de réduire les coûts de maintenance et d'accroître la fiabilité du matériel, tout en améliorant le confort des voyageurs et les commodités qui leur sont offertes afin de répondre aux normes actuelles du marché. Par ailleurs, l'application de nouvelles technologies réduira la consommation de carburant et permettra d'exploiter ce matériel roulant d'une manière plus respectueuse de l'environnement.

ACCESSIBILITÉ ACCRUE

Les travaux de modification du matériel roulant entrepris dans le cadre du programme d'investissements en immobilisations rendront aussi les services ferroviaires plus confortables et mieux adaptés aux besoins des voyageurs à mobilité réduite. Parmi ces modifications au matériel roulant Renaissance de VIA, on compte des places de voitures-lits plus accessibles sur le train transcontinental de l'Est, des toilettes plus spacieuses et plus accessibles, des aires d'ancrage améliorées pour les fauteuils roulants, ainsi que des places pour les animaux d'accompagnement.

INFRASTRUCTURE

La plus grande partie de l'infrastructure ferroviaire utilisée par VIA Rail appartient au CN, et est donc partagée avec les trains de marchandises. À compter de 2008, VIA travaillera avec les sociétés de chemin de fer de marchandises afin d'apporter des améliorations à des sections stratégiques de cette infrastructure. Cette démarche permettra d'améliorer le service voyageurs entre toutes les grandes villes du Corridor, dont Québec, Montréal, Ottawa, Toronto, Kitchener, Brantford, London et Windsor – ainsi que de nombreuses petites collectivités desservies entre Québec et Windsor.

Les travaux comprendront l'amélioration des voies, des améliorations aux passages à niveau et à la protection aux passages à niveau, de nouveaux passages piétonniers, une signalisation améliorée et un meilleur contrôle d'accès permettant d'empêcher l'accès indu aux voies ferrées. L'utilisation du système de commande centralisée de la circulation (CCC) sera étendue afin de couvrir toute l'infrastructure du Corridor sur laquelle VIA exploite ses trains.

En faisant disparaître de nombreux goulots d'étranglement et en créant de nouvelles voies d'évitement, ces travaux élimineront beaucoup de retards causés par l'engorgement de la circulation ferroviaire et permettront d'exploiter les trains voyageurs à une vitesse moyenne plus élevée. La capacité d'offrir des services rapides et fréquents sur l'ensemble du Corridor s'en trouvera accrue. VIA prévoit qu'une fois ces améliorations à l'infrastructure terminées, le réseau du Corridor sera prêt à recevoir plus d'un million de voyageurs supplémentaires, soit une augmentation de l'achalandage de 32 pour cent par rapport à 2006.

GARES

VIA va rénover et moderniser les gares principales pour servir ses clients plus efficacement et pour répondre aux besoins en matière d'exploitation et de sécurité. Les principaux projets comprennent l'amélioration des quais, des salons, de l'éclairage et des portes d'embarquement, des rénovations intérieures et extérieures, l'agrandissement de certaines gares et la construction de nouvelles installations.

UN INVESTISSEMENT DANS L'EFFICACITÉ

Le plan d'investissement quinquennal répond également au besoin de maintenir à jour les installations et les systèmes commerciaux clés. VIA améliorera ses installations de maintenance, y compris les machines et les outils, et mettra à niveau ses technologies de l'information afin d'améliorer l'efficacité de fonctions, telles que l'émission des billets et la gestion des renseignements liés aux clients.

VIA

VISER LA RÉUSSITE

PAR LA RELATION CLIENT PERSONNALISÉE

Le programme d'investissements et d'immobilisations fournira les outils dont VIA a besoin pour miser sur l'efficacité de sa stratégie de relation client personnalisée, qui a fait ses preuves.

Toutefois, il faudra plusieurs années avant de pouvoir profiter pleinement des effets de cet investissement. Entre-temps, VIA continue de centrer ses efforts afin de toujours offrir un service exceptionnel à sa clientèle.

PAR LA RELATION-CLIENT PERSONNALISÉE

LE PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS en immobilisations fournira les outils dont VIA a besoin pour miser sur l'efficacité de sa stratégie de relation-client personnalisée, qui a fait ses preuves.

De gauche à droite :

Vicky Breton
Préposée principale aux services sur l'*Océan*
(basée à Halifax)

Ken Cairns
Directeur des services sur l'*Océan*
(basé à Halifax)

La relation-client personnalisée n'est pas une nouveauté à VIA Rail. Les gens de VIA excellent sur le plan du service à la clientèle personnalisé, et la Société est reconnue depuis longtemps comme chef de file dans ce domaine. Le taux de satisfaction des clients demeure constamment élevé. Alors que les concurrents exercent de plus en plus de pression et que le marché du voyage devient plus volatil, la Société va encore plus loin sur le plan du service à la clientèle en faisant de la relation-client personnalisée son avantage concurrentiel crucial dans le marché.

LA STRATÉGIE DE RELATION-CLIENT PERSONNALISÉE

Le plan de gestion *Aller de l'avant* de 2007 a misé davantage sur l'importance du client pour VIA, en indiquant que la relation-client personnalisée constitue la stratégie d'entreprise principale de VIA. Cette stratégie sert à souligner un fait important : la réussite du rail voyageurs repose sur les relations avec les clients. Elle définit un cadre de travail pour l'ensemble des initiatives et des activités commerciales, expliquant le « comment » et le « pourquoi » des buts décrits dans le plan *Aller de l'avant* en ce qui concerne la sécurité, le service, la croissance, l'engagement, l'entrepreneuriat et la performance environnementale.

La relation-client personnalisée mise sur ce que VIA fait le mieux, soit fournir constamment un service personnalisé et de grande qualité aux clients, mais insiste davantage sur l'expérience totale du client. Cela signifie porter notre attention sur ce dont le client se souviendra au sujet de son voyage, et sur ce qu'il ressent par rapport à son expérience de voyage avec VIA Rail. La stratégie met aussi l'accent sur le développement de relations profondes avec les clients au fil du temps; nous reconnaissons ainsi la valeur des clients existants comme point de départ à la croissance future de l'achalandage et des produits.

MESURER LA VALEUR DU CLIENT

Afin d'appuyer la relation-client personnalisée, VIA a adopté en 2007 un nouvel indicateur de performance, qui l'aide à obtenir une image plus précise de sa performance du point de vue du client : le taux de prescription. Ce taux aide à déterminer comment et à quel moment les clients deviennent des promoteurs, c'est-à-dire les personnes qui recommandent VIA à leurs amis et aux membres de leur famille. Le taux de prescription, qui remplace la méthode conventionnelle consistant à déterminer le taux de satisfaction de la clientèle, permet d'évaluer la qualité de la relation que VIA entretient avec ses clients et leur fidélité. Cette nouvelle mesure est adoptée par de nombreuses entreprises œuvrant dans le domaine du transport, des loisirs et d'autres secteurs des services.

Le taux de prescription aide l'entreprise à se concentrer sur l'amélioration de chaque expérience du client. Allié à deux autres indicateurs de performance clés, soit le recouvrement des coûts et le total des voyageurs-milles pendant la même période de temps, le taux de prescription permet également d'établir un lien clair et direct entre la qualité de l'expérience du client, la réussite de VIA en tant qu'entreprise et les occasions de croissance future.

FAVORISER L'ENGAGEMENT DE NOS GENS

La nouvelle stratégie de relation-client personnalisée a fait l'objet de discussions avec les employés dans le cadre des assemblées locales, qui font partie intégrante de l'approche de gestion consultative de VIA Rail. De Vancouver à Halifax, une série de réunions et de discussions en personne ont permis aux employés de participer à un dialogue portant sur les défis stratégiques de la Société et la nécessité de se concentrer sur l'expérience du client. Ces rencontres ont également été un forum

servant à informer les gens des progrès réalisés relativement aux buts de la Société, et à assurer que les employés comprennent les défis commerciaux auxquels la Société fait face.

La stratégie de relation-client personnalisée de VIA repose et mise sur l'engagement de chaque employé. L'expérience du client est créée à chaque point de communication ou moment où il interagit avec la Société. Les points de communication n'existent pas seulement une fois que le client est à bord de notre train, mais dès qu'il appelle pour obtenir de l'information au sujet des horaires, consulte le site Web de VIA, entre dans une gare, achète un billet ou vérifie ses bagages. Les points de communication sont influencés par l'employé de première ligne présent au moment en question, ainsi que par chaque employé qui, en coulisses, a rendu ce moment possible.

C'est pourquoi, au cours des assemblées locales et de la formation, et dans les communications régulières avec les employés, nous leur rappelons que leurs efforts sont cruciaux et qu'ils peuvent aussi exercer une influence sur l'expérience du client. Ils sont encouragés à établir des partenariats au sein de l'entreprise afin de clarifier et de renforcer leur lien avec le client. Acquérir cette sensibilité aide chacun à mieux comprendre la manière dont l'expérience du client est façonnée par l'entreprise dans son ensemble, ainsi que par chaque personne qui en fait partie.

AMENER LA STRATÉGIE EN PREMIÈRE LIGNE

Les leaders de première ligne ont été parmi les premiers à participer aux ateliers sur la stratégie de relation-client personnalisée et sur la création de celle-ci à l'aide de leurs interactions avec les voyageurs.

Ces ateliers montrent que, pour établir une relation-client personnalisée, les employés de première ligne doivent composer avec un

Aller de l'avant

LE PLAN *ALLER DE L'AVANT* DE 2007

Notre stratégie :
la relation-client personnalisée

Nous miserons sur notre expertise et nos compétences clés pour offrir aux voyageurs la meilleure expérience globale de voyage, qui saura leur plaire et qui favorisera leur fidélisation.

Nos buts

- **Assurer la sécurité et la sûreté de tous**
- **Favoriser l'engagement de nos gens**
- **Tenir la promesse faite aux clients**
- **Assurer la croissance de l'entreprise**
- **Améliorer notre attitude entrepreneuriale**
- **Accroître notre performance environnementale**

grand nombre de personnalités différentes, faire preuve de discrétion et de bon jugement, résoudre sur-le-champ des problèmes de façon créative, projeter une attitude positive et serviable, et ce, en tout temps. Cela ne s'apprend pas dans un cours conventionnel sur les aptitudes en matière de service à la clientèle, mais en appliquant des pratiques et des comportements exemplaires au travail. Ainsi, le nouveau programme de perfectionnement de la relation-client personnalisée aide les chefs et les chefs d'équipe à encourager et à appuyer leurs employés en communiquant mieux et en montrant les comportements qui créent une culture de relation-client personnalisée.

La relation-client personnalisée repose sur les relations avec la clientèle, et la relation qui existe entre les employés et les chefs se reflétera dans les relations avec la clientèle. Lorsque les chefs établissent eux-mêmes un lien émotionnel positif, expriment leur reconnaissance envers les autres, font preuve de prévenance et d'attention, ils montrent quelles sont les qualités essentielles à la création de la relation-client personnalisée.

Ces ateliers ont également permis de recueillir des témoignages de réussite personnelle auprès de gens responsables du service. Ces témoignages serviront en bout de ligne à élaborer un modèle de service unique pour VIA.

ÉQUIPES-TÉMOINS DE L'ORIENTATION-CLIENT

Les équipes régionales des services de VIA ont été restructurées en 2007 et renommées équipes-témoins de l'orientation-client, ce qui reflète le modèle de relation-client personnalisée de la Société.

Lorsqu'elles ont été mises sur pied en 2001, les équipes des services responsables de l'Est, du corridor Québec-Toronto, du Sud-Ouest de l'Ontario et de l'Ouest canadien ont constitué une innovation majeure en matière de gestion et de travail d'équipes interfonctionnels. Cette approche s'est révélée très efficace pour établir la responsabilisation afin que les résultats du service correspondent mieux aux besoins des marchés et des clients de VIA.

Ces équipes favorisent une synergie accrue entre les régions et entre les employés au sein de la Société. Chaque équipe est chargée de promouvoir la stratégie de relation-client personnalisée et est responsable d'améliorer constamment l'expérience-client dans la région, tout en se concentrant également sur le recouvrement des coûts. Les deux équipes du Corridor ont été combinées en une seule équipe-témoin de l'orientation-client pour offrir une expérience-client plus uniforme dans les marchés du Corridor où VIA offre des produits semblables.

De gauche à droite :

Teresa Beaulieu
Agente de ventes par téléphone
(bureau de Montréal)

Francine Devlin
Agente de ventes par téléphone
(bureau de Montréal)

L'approche interfonctionnelle est aussi d'une importance cruciale pour la gestion des dossiers qui touchent divers paliers de l'entreprise et qui exigent la collaboration de tous au sein de la Société. En plus des trois équipes-témoins de l'orientation-client, il existe actuellement de nombreuses équipes interfonctionnelles au sein de VIA, dont les responsabilités couvrent tous les domaines, de la technologie jusqu'à la planification environnementale.

LA NOUVELLE ÉQUIPE CAPITAL HUMAIN

VIA a commencé la transformation du service des ressources humaines en 2005, qui est passé d'un rôle surtout administratif à un rôle plus stratégique et consultatif. Ce service, maintenant nommé équipe Capital humain, a fait l'objet d'une restructuration supplémentaire en 2007 afin de consolider le partenariat de la Société avec les chefs et les employés, de fournir un soutien plus stratégique à l'appui de la stratégie de relation-client personnalisée de VIA et de dispenser à tous les employés un meilleur accès aux services offerts par l'équipe.

La nouvelle équipe Capital humain englobe le groupe Services de conseil en gestion, qui s'associe avec les gestionnaires dans l'ensemble de la Société pour fournir des services stratégiques et consultatifs afin de répondre à tous les besoins liés aux ressources humaines. Les Centres d'expertise, quant à eux, conçoivent et fournissent une gamme de programmes relatifs à la gestion des talents, à l'apprentissage et aux récompenses totales, et gèrent toutes les questions liées à l'efficacité organisationnelle. Le groupe Services partagés et Recrutement offre des services transactionnels dans les domaines de la retraite, des avantages sociaux et de la gestion des renseignements relatifs aux employés, et respecte les objectifs stratégiques de VIA en matière d'embauche. Enfin, le groupe Relations de travail fournit son expertise à la Société en ce qui a trait aux questions liées aux conventions collectives et aux relations de travail.

BIENVENUE À BORD

Lancé en 2007, le Programme « Bienvenue à bord » fournit au nouveau personnel cadre une immersion rapide touchant tous les aspects des activités de VIA, et lui offre un aperçu de première main sur la mise en œuvre de la stratégie de relation-client personnalisée. Dans le cadre de ce programme conçu pour fidéliser les nouveaux employés et aider les employés actuels à partager leurs connaissances, les participants voyagent à bord de trains de VIA et rencontrent le personnel dans l'ensemble du réseau. Ainsi, ils découvrent comment VIA sert ses clients et de quelle façon chaque employé contribue à l'expérience-client.

Il s'agit également d'un excellent outil pour créer une culture inclusive au sein de VIA. Les participants prennent plaisir à rencontrer de nombreux nouveaux collègues, et cultivent ainsi un sentiment d'appartenance envers l'entreprise.

VIA
VIA Rail Canada

TENIR NOTRE PROMESSE

Divers programmes lancés en 2007 ont visé à perfectionner les produits offerts à bord des trains de même que les services et les commodités dans les gares de VIA. Par exemple, au début de l'année, l'équipe de la Planification des services a consulté les directeurs des services ainsi que le personnel de première ligne et des sondages ont été menés auprès des clients afin d'améliorer la sélection de repas à bord des trains. Un nouveau menu plus varié et comportant davantage d'options pour les voyageurs soucieux de leur santé a été élaboré pour la classe *Confort*, et a ensuite été déployé à l'ensemble des trains de VIA.

TENIR NOTRE

UNE PARTIE INTÉGRANTE de la stratégie de relation-client personnalisée de VIA consiste à « tenir notre promesse », c'est-à-dire veiller à ce que l'expérience vécue par les clients à bord des trains de la Société corresponde à leurs attentes en matière de qualité du service. Cela exige un effort constant pour améliorer et rehausser les services afin de tenir la promesse véhiculée par la marque VIA, soit offrir « la façon humaine de voyager ».

De gauche à droite

Diane Bell
Conseillère d'affaires, Capital humain
(Toronto)

Isabel Nahdee
Responsable
(gare Union)

En 2007, VIA a commencé à offrir un accès Wi-Fi gratuit dans les principales gares entre Toronto et Vancouver et entre Montréal et Halifax. Il s'agit d'une première pour les liaisons ferroviaires transcontinentales en Amérique du Nord. En utilisant ce service pendant les arrêts habituels prévus aux gares de VIA à Vancouver, Jasper, Edmonton, Winnipeg, Moncton et Halifax, les clients peuvent garder quotidiennement le contact avec leurs proches pendant leur voyage.

LE PROJET METROPOLIS

En 2007, VIA a lancé la première phase du projet Metropolis, examen exhaustif des produits et des services offerts par VIA à bord des trains de la liaison Montréal-Toronto et dans l'ensemble du Corridor. Le groupe de travail évalue dans quelle mesure l'expérience-client correspond à la promesse véhiculée aux clients par l'intermédiaire de la publicité, des promotions et des autres canaux de VIA.

Des groupes de travail ont déjà amorcé diverses initiatives en vue de rendre les services offerts plus compatibles avec les attentes des clients. Par exemple, les heures d'embarquement sont maintenant normalisées à Windsor, Toronto, Ottawa, Montréal et Québec, ce qui offre aux clients une constance quant au moment auquel nous commençons l'embarquement à bord de nos trains dans les gares d'origine. L'encadrement offert à l'équipe de bord favorise de meilleures relations avec les clients. De plus, VIA élabore des outils et des procédures pour faire en sorte que les agents de ventes disposent d'informations plus précises plus rapidement afin de répondre aux demandes des clients.

La deuxième phase du projet Metropolis consistera à repositionner les produits offerts par VIA dans le Corridor pour améliorer la compatibilité entre les ressources de VIA et les besoins actuels des marchés et des clients. Le repositionnement et la mise à jour de la promesse véhiculée par la marque de VIA dans le Corridor constituent un élément essentiel de la stratégie d'expérience-client personnalisée qui vise à attirer davantage de clients, à accroître les produits et à améliorer la rentabilité des liaisons du Corridor.

NOUVEAUX CLIENTS, NOUVEAUX MARCHÉS

En 2007, l'orientation-client de VIA a aidé la Société à déterminer de nouvelles possibilités de marchés et à s'y adapter rapidement, permettant ainsi d'attirer de nouveaux clients et à exploiter de nouvelles sources de produits.

Le Train des neiges vers Jasper, qui assure la liaison entre Edmonton et Jasper, a débuté sa première saison en janvier 2007 et a débuté sa deuxième saison au mois de novembre de la même année. Créé en partenariat avec la station de ski Bassin de Marmot et la ville de Jasper, ce service est un nouvel ajout aux produits touristiques de VIA. La Société a également lancé un service de voitures-lits rehaussé entre Winnipeg et Churchill, Manitoba en octobre 2007. Ce service de première classe inclut un accès exclusif à une des voitures panoramiques de VIA pendant le trajet de deux jours, ce qui permet aux voyageurs d'admirer le paysage naturel le jour et les aurores boréales le soir.

En Ontario, VIA a ajouté un départ saisonnier à la liaison Toronto-Niagara Falls entre juin et septembre, et a de nouveau offert des dégustations de vins uniques pour certains départs. De plus, entre Toronto et Niagara

PROMESSE TENUE ENVERS TIM HORTONS

En juin, VIA a organisé avec brio un important nolisement pour Tim Hortons Inc. dans le cadre de la conférence 2007 des franchisés de l'entreprise. Ce projet, qui comprenait près de 1 000 voyageurs et de nombreux trains dédiés sur certaines des liaisons les plus achalandées de VIA (entre Toronto et Québec), a constitué une opération d'une envergure impressionnante. Les préparatifs ont suscité la participation de presque tous les secteurs d'activité de VIA.

Tim Hortons, une figure emblématique du Canada et une des marques les plus reconnues au pays, a des normes élevées. VIA n'a donc négligé aucun effort pour rendre ce nolisement inoubliable. Ce projet spécial a représenté une importante nouvelle source de produits pour VIA et lui a offert une nouvelle clientèle potentielle, car de nombreux franchisés en étaient à leur premier voyage en train.

Falls, VIA a inauguré le nouveau service Train des cyclistes, très prisé. Élaboré en collaboration avec la chambre de commerce de Niagara-on-the-Lake, Toronto et le gouvernement de l'Ontario, ce service encourage les cyclistes à apporter leur vélo avec eux quand ils visitent la région. Dans le sud de l'Ontario, VIA s'est associée à dix-huit établissements de l'association Premier Spas pour offrir des forfaits comprenant un voyage aller-retour en train ainsi qu'un service de navette en provenance et à destination de la gare de VIA Rail la plus proche.

Dans l'Est du Canada, la classe de service raffinée *Alizés* de VIA a conclu sa troisième année avec des résultats substantiels, et amélioré ses produits et son achalandage pour la liaison transcontinentale entre Montréal et Halifax. La classe *Alizés*, qui offre une expérience d'apprentissage dans les Maritimes, comprend des activités éducatives, des divertissements et des repas inspirés des Maritimes, et reçoit de façon constante de solides notes de la part des clients.

ÉTABLIR DE BONNES RELATIONS AVEC LES CLIENTS

VIA a fait preuve d'innovation en ayant recours à des services en ligne pour joindre les clients individuels et la clientèle d'entreprise dans les années 90. À l'heure actuelle, la Société continue d'améliorer ses technologies de réservation de billets en ligne pour offrir aux voyageurs et aux agences de voyages un accès pratique et efficace aux services ferroviaires voyageurs. Chaque année, les ventes en ligne continuent de représenter un pourcentage des ventes totales de plus en plus important.

En 2007, VIA a rehaussé sa présence en ligne au moyen d'initiatives novatrices de marketing électronique. Par exemple, dans le cadre d'un concours Web interactif, les jeunes ont été invités à soumettre leur propre publicité illustrant les avantages du rail voyageurs. VIA a fait la promotion du concours sur le site de réseautage social populaire Facebook, soit une façon rapide et économique de rejoindre le public cible. À titre d'exemple de marketing électronique novateur par l'intermédiaire de médias sociaux, le concours a attiré l'attention médiatique, notamment le quotidien *Journal de Montréal*, le magazine de communications graphiques *Grafika*, le blogue « Technology and Science » de CBS News et le cybermagazine *Design Edge Canada*.

L'INDUSTRIE DES VOYAGES CLASSE VIA EN TÊTE DE SA CATÉGORIE

En août, VIA s'est vu décerner le premier prix pour ses services ferroviaires dans le cadre de la huitième édition annuelle des Agents' Choice Awards. Quelque 4 000 agents de voyages ont préféré VIA Rail à des sociétés renommées mondialement comme Rocky Mountaineer, Rail Europe, British Rail, Orient Express, Japan Rail et Trans-Siberian Railway. Les agents de voyages ont déclaré que le site Web convivial, le personnel bien informé et le service exceptionnel de VIA sont les principales raisons qui lui ont permis de décrocher la première place.

Le *Canadien* de VIA a aussi été nommé « meilleur train en Amérique du Nord » par la Society of International Railway Travelers, organisme qui sert les voyageurs recherchant le confort et le charme de trains formidables. Le *Canadien* a ainsi devancé le *Sierra Madre Express* (Mexique), le *GrandLuxe Express* (États-Unis) et le *Rocky Mountaineer* (Canada).

Enfin, la classe *Alizés* de VIA et son forfait une expérience d'apprentissage dans les Maritimes ont été choisis cette année par le *National Geographic* comme étant l'une des 100 meilleures expériences de vacances qui enrichissent la vie (« *100 Best Vacations To Enrich Your Life* », Pam Grout, 2007).

Arthur
VIA
VIA Rail Canada
VIA
VIA Rail Canada

INTÉGRITÉ

Ainsi, pour la Société, ces répercussions sont des facteurs prioritaires dont la direction doit considérer dans le cadre de son processus décisionnel, et VIA répond avec intégrité et respect à toutes les parties prenantes qui sont affectées par la Société.

SERVIR AVEC INTÉGRITÉ

LA SOLIDE RELATION établie entre VIA et sa clientèle est fondée sur la confiance, et la Société doit mériter cette confiance en servant ses clients avec intégrité. Pour VIA, cela signifie mener ses activités commerciales de façon honnête et transparente, et tenir compte du fait que le service ferroviaire voyageurs a une incidence sur ses clients, sur ses employés et sur les collectivités qu'elle dessert.

De gauche à droite

Brigitte Ayotte
Préposée principale aux services sur le *Canadien*
(basée à Winnipeg)

Arthur Jurkowski
Coordonnateur adjoint des services sur le *Canadien*
(basé à Winnipeg)

ÉTABLIR DES NORMES DE SÉCURITÉ PLUS ÉLEVÉES

VIA, qui possède l'un des meilleurs dossiers de sécurité au sein de l'industrie, s'est donnée comme responsabilité principale d'assurer la sûreté et la sécurité de ses clients, de ses employés et des collectivités où ses trains circulent.

VIA a été le premier chemin de fer au Canada à mettre en place un Système de gestion de la sécurité (SGS) en 2001. Ce système a intégré l'ensemble des procédures, des responsabilités et des règlements liés à la sécurité, et a fait de la sécurité une partie intégrante du travail de tous les employés. Le SGS fait l'objet de vérifications régulières par Transports Canada. VIA a effectué une vérification exhaustive de son efficacité, et a organisé une formation d'appoint sur le SGS en 2007.

En 2007, VIA s'est également vu décerner une distinction spéciale par l'Association des chemins de fer du Canada pour les améliorations apportées par la Société à son processus d'Évaluation des dangers et des stratégies de contrôle des risques (ÉDSCR). Ce processus, qui est une partie intégrante du SGS, permet à la Société de déterminer et de gérer les risques potentiels associés à la sécurité en milieu de travail, à la sûreté et à l'environnement. Ensemble, la base de données sur le processus ÉDSCR, la formation exhaustive, le nouveau Programme de prévention des risques et les nouvelles directives pour les Comités de santé et de sécurité de la Société ont mené à la formation d'un réseau interne d'employés participant à des évaluations interfonctionnelles des risques potentiels.

ÊTRE RESPONSABLE DE LA SÛRETÉ

Les partenariats demeurent à la base de la sûreté dans l'ensemble du réseau ferroviaire voyageurs. En novembre, l'Association des chemins de fer du Canada et le gouvernement du Canada ont signé un protocole d'entente qui fournit un cadre de collaboration pour les enjeux relatifs à la sûreté dans l'ensemble de l'industrie.

VIA appuie pleinement cette entente et applique ce modèle de partenariat en participant à des exercices de sûreté et en privilégiant une relation de coopération avec les autorités en matière de sécurité. En 2007, à l'échelle nationale, VIA a signé des lettres d'entente avec divers organismes municipaux et régionaux d'application de la loi pour

UNE DÉCENNIE DE PRATIQUES SÉCURITAIRES AU TRAVAIL DANS L'ATLANTIQUE

En juin 2007, l'équipe de Maintenance du matériel roulant (Est) de VIA a franchi une étape marquante. En effet, depuis juin 1997, pas le moindre employé de la Maintenance du matériel roulant des provinces de l'Atlantique et de Gaspé n'a subi de blessure causée par le travail ayant nécessité un congé.

Les membres de l'équipe affirment que la sécurité en milieu de travail est devenue un état d'esprit et que, plus il s'écoule de temps sans accident, plus ils sont motivés à poursuivre sur cette lancée.

leur donner accès à ses installations et leur conférer l'autorité d'agir en son nom en ce qui a trait aux questions liées à la sûreté. À la fin de l'année, VIA a également conclu des ententes avec diverses escouades canines de la police en vue de leur permettre d'utiliser les installations de VIA pour leurs activités de formation et leurs patrouilles de routine. De telles ententes sont avantageuses autant pour VIA que pour les organismes qui y participent. En effet, elles augmentent la visibilité des autorités responsables de l'application de la loi dans l'ensemble du réseau ferroviaire passagers tout en familiarisant ces organismes avec les activités de VIA.

La formation en matière de sûreté est un autre aspect important du protocole d'entente de 2007 relativement à la sécurité ferroviaire. Chef de file dans ce domaine, VIA a lancé en septembre 2007 un programme de formation en ligne sur la sensibilisation à la sûreté qui suscite un sentiment de responsabilité personnelle chez tous les employés. La trousse de formation a été présentée à l'Association des chemins de fer du Canada et au comité directeur sur le transport urbain, ainsi qu'au groupe de travail sur les préparatifs d'urgence de Transports Canada. Transports Canada a depuis classé la trousse de formation comme pratique exemplaire au sein de l'industrie ferroviaire.

UN SERVICE RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

VIA travaille constamment à réduire l'impact environnemental du rail voyageurs et est largement reconnue comme offrant un des moyens de transport publics les plus responsables sur le marché à l'heure actuelle. Chaque année, la Société identifie des initiatives visant à améliorer sa performance environnementale, et aucun projet d'envergure de VIA n'est approuvé sans avoir fait l'objet d'une évaluation environnementale préalable.

VIA s'est fixée des buts environnementaux explicites dans le cadre de sa planification stratégique depuis 2003. Elle met en place des améliorations continues en matière de performance environnementale grâce à un Système de gestion de l'environnement complet. La Politique environnementale de la Société a été mise à jour en 2007 et distribuée à tous les employés comme guide pour les sensibiliser davantage à l'environnement dans le cadre de leurs activités quotidiennes. Les onze équipes vertes dirigées par des employés de VIA soutiennent les initiatives locales dans les

LA TECHNOLOGIE AMÉLIORE LA SÉCURITÉ DANS LE MILIEU DE TRAVAIL

En 2007, VIA a installé une technologie de commande à distance des locomotives sur deux locomotives de manœuvre au Centre de maintenance de Montréal (CMM). Au cours des manœuvres de triage conventionnelles, un mécanicien de manœuvre se trouve aux commandes dans la cabine, tandis qu'un autre au sol transmet les instructions par radio. Maintenant, grâce à un émetteur portatif et à un récepteur à microprocesseur installé dans la locomotive, toutes les actions de triage sont effectuées de façon plus efficace et plus sécuritaire qu'avec la technologie classique, avec un seul mécanicien de manœuvre au sol.

Une étude récente menée par la U.S. Federal Railroad Administration démontre que le système de télécommande de locomotive a permis de réduire le nombre d'accidents de train de 13,5 pour cent, et le nombre de blessures subies par les employés de 57 pour cent.

Source : *Safety of Remote Control Locomotive Operations*, rapport final de la Federal Railroad Administration, US Department of Transportation, mars 2006.

installations de l'ensemble du réseau de VIA, et appuient les efforts qui visent à améliorer la performance environnementale globale de la Société. En 2007, les équipes vertes ont participé à de nombreux événements communautaires, dont les célébrations liées au Jour de la Terre, à la journée « En ville, sans ma voiture! » et à la Journée de l'air pur. Elles ont aussi lancé de nombreuses initiatives locales afin de réduire l'empreinte écologique de leur lieu de travail.

Un autre protocole d'entente signé en 2007 avec le gouvernement du Canada a établi des lignes directrices pour l'industrie ferroviaire relativement à la réduction des émissions des locomotives. VIA est déjà un chef de file sectoriel à cet égard. Depuis 1990, VIA a réduit sa consommation de carburant de 25 pour cent par voyageur-kilomètre et a réduit ses émissions de gaz à effet de serre (GES) de 15 pour cent. En vertu du programme d'investissements en immobilisations annoncé par le gouvernement du Canada en octobre 2007, VIA procède à la remise à neuf de ses locomotives plus âgées afin qu'elles respectent des normes environnementales plus élevées. Une fois cette remise à neuf terminée, les locomotives réduiront la consommation de carburant d'un autre cinq millions de litres par année, et élimineront quelque 15 millions de tonnes d'émissions de GES supplémentaires chaque année. Ces efforts se poursuivront en 2008, quand VIA fera l'essai d'une technologie de pointe de contrôle de la pollution qui classera les locomotives de VIA parmi les plus propres en Amérique du Nord.

VIA a particulièrement bien réussi à réduire les répercussions que ses activités de maintenance ferroviaires ont sur l'environnement. Les centres de maintenance de VIA à Montréal, à Winnipeg et à Vancouver ont reçu la certification ISO14001 en 2001, et ont réussi à obtenir un renouvellement d'accréditation tous les trois ans depuis. La norme internationale ISO14001 vise à favoriser une amélioration continue de la performance environnementale.

AU SERVICE DE NOS COLLECTIVITÉS

À titre d'entreprise socialement responsable, VIA joue un rôle de premier plan dans les quelque 450 collectivités qu'elle dessert. L'engagement de VIA dans ces collectivités va au-delà des services ferroviaires.

À l'échelle nationale, VIA soutient Jeunesse, J'écoute, un service pancanadien de consultation, d'information et d'orientation accessible

ENVIROEXPO | VIA Rail Canada

En 2007, VIA Rail a lancé EnviroExpo, une nouvelle section de l'Expo-sciences pancanadienne relative à l'innovation environnementale. En partenariat avec la Fondation Sciences Jeunesse Canada, ce projet encourage les élèves du secondaire et du cégep à élaborer de nouvelles solutions à d'importants problèmes environnementaux en combinant les sciences et l'art. Les candidats peuvent gagner l'une des trois bourses d'études postsecondaires de 10 000 dollars offertes par VIA.

24 heures sur 24 par téléphone et en ligne, à l'intention des jeunes. VIA organise aussi chaque année une campagne de charité nationale dont le dynamisme est attribuable aux employés et dont les recettes sont versées à Centraide et à Partenairesanté. Dans les petites et les grandes villes d'un océan à l'autre du pays, les employés de VIA prennent part à des causes et à des activités locales. En créant EnviroExpo en 2007, VIA a élargi la portée de son engagement environnemental et sa participation communautaire en incluant désormais les écoles secondaires et les cégeps partout au pays.

VIA, en sa qualité d'institution fédérale, a un rôle important à jouer dans la promotion de la dualité linguistique canadienne. Ainsi, VIA démontre quotidiennement son engagement à offrir un service de qualité à ses clients, notamment dans la langue officielle de leur choix. En 2007, au-delà de 98 pour cent des voyageurs ayant répondu à un sondage sur la satisfaction de la clientèle ont affirmé avoir été servis dans la langue de leur choix par VIA, et ce, que ce soit au téléphone, à la gare ou à bord des trains. De plus, VIA rédige toutes ses communications internes et externes en français et en anglais, et utilise les deux langues dans ses pratiques commerciales.

SERVIR LES CLIENTS AYANT DES BESOINS SPÉCIAUX

VIA a été reconnue pour le rôle de chef de file qu'elle a joué au cours des 25 dernières années afin de favoriser la cause de l'accessibilité au transport public pour tous les Canadiens. Pendant ces années, VIA a établi des relations de travail constructives avec de nombreux organismes représentant les voyageurs ayant une déficience.

Une approche coopérative a permis à VIA d'apporter sans cesse d'importantes améliorations à ses trains, à ses gares et à ses services de première ligne, ce qui a permis au rail voyageurs canadien de demeurer à l'avant-garde en matière de transport accessible. Cette approche se reflète dans la formation spéciale que la Société donne à son personnel, dans les outils qu'elle propose par Internet et par téléphone, ainsi que dans les nombreuses modifications physiques qu'elle a apportées au matériel roulant, aux gares et aux installations de maintenance afin d'assurer un meilleur accès pour tous les Canadiens. En 2007, VIA a commencé une évaluation de ses installations et de sa signalisation pour les rendre conformes au Code de pratiques de l'Office des transports du Canada sur

UN CHOIX VERT

En 2007, dans le cadre de la campagne de sensibilisation environnementale destinée tant aux employés de la Société qu'à ses clients, VIA a lancé un nouveau logo environnemental. Ce logo apparaît dans la documentation de la Société, ainsi que dans ses communications internes et ses campagnes publicitaires, et symbolise l'engagement environnemental de VIA dans le cadre de toutes ses décisions.

l'élimination des entraves à la communication avec les voyageurs ayant une déficience. Les normes d'accessibilités par Internet ont aussi été comprises dans ce mandat en vue d'un remaniement prochain du site Web de VIA.

Au printemps 2007, à la suite d'une plainte formulée par le Conseil des Canadiens avec déficience, la Cour suprême du Canada a rendu une décision concernant l'accessibilité des voitures Renaissance. Cette décision exige que VIA modifie certaines installations de ces voitures pour améliorer les commodités à bord des trains pour les voyageurs ayant une déficience.

Tout au long du reste de l'année 2007, VIA a collaboré avec l'Office des transports du Canada dans le but de se conformer à ces exigences le plus rapidement possible. À la fin de l'année, VIA a fourni un plan de modifications détaillé à l'Office des transports du Canada. La Société doit obtenir l'approbation de l'Office avant de pouvoir procéder à ces modifications.

ACCÈS À L'INFORMATION

VIA Rail gère ses affaires d'une manière ouverte et transparente. Bien que l'information doive être partagée de façon à prendre en considération certains facteurs, tels que la confidentialité des renseignements personnels et commerciaux, l'ouverture et la transparence constituent le point de départ relativement à l'établissement d'une relation de confiance avec les clients et le public en général.

En septembre 2007, en vertu de dispositions législatives désormais en vigueur, la *Loi sur l'accès à l'information* et la *Loi sur la protection des renseignements personnels* (AIPRP) sont devenues applicables à VIA. Ces lois régissent le droit légal et exécutoire lié à l'accès public aux dossiers qui sont sous l'autorité du gouvernement fédéral et de ses institutions.

VIA a élaboré un processus en vue de répondre aux demandes de renseignements, processus qui est géré par une unité créée à cette fin. En 2007, VIA a reçu 53 demandes de renseignements en vertu de la loi et a répondu à 51 d'entre elles dans les délais prescrits. La réponse à deux de ces demandes, reçues à la fin du mois de décembre, a été reportée à l'année 2008.

ACCESSIBILITÉ ET EXCELLENCE DE L'EXPÉRIENCE-CLIENT

VIA s'est taillée une bonne réputation solidement ancrée, et basée sur les commentaires positifs des clients qui optent pour le rail voyageurs afin de se prévaloir de services de transport accessible.

En juin, VIA a été invitée à décrire ses efforts et son expertise au chapitre des services voyageurs accessibles dans le cadre de la Conférence internationale sur la mobilité et le transport des personnes âgées ou à mobilité réduite (COMOTRED) qui a eu lieu à Montréal. Ce fut une excellence occasion pour VIA de décrire ses réussites à ce sujet et de connaître les accomplissements des autres entreprises.

Gouvernance d'entreprise

Le conseil d'administration de VIA est responsable de superviser la gestion et la direction stratégiques de la Société, et rend compte des activités de VIA au Parlement. Sur recommandation du ministre des Transports, son Excellence la Gouverneure générale en conseil approuve la nomination des membres du Conseil. En 2007, huit nouveaux membres se sont joints au Conseil.

La Société et les membres du conseil d'administration, qui se sont engagés à respecter les principes de la bonne gouvernance d'entreprise, ont entièrement mis en œuvre un nouveau programme de gouvernance au cours des dernières années, lequel décrit clairement les rôles du Conseil en ce qui concerne la planification et la direction stratégiques de la Société, la gestion du rendement des membres de la haute direction et du Conseil, la planification de la relève, la gestion des risques et la supervision financière.

Tous les membres du Conseil sont signataires d'un Code d'éthique reflétant l'esprit et le but de la *Loi sur la responsabilité*, qui établit les normes de transparence et de responsabilité que doivent respecter les représentants des sociétés d'État.

COMITÉS DU CONSEIL

Comité de la vérification et des risques
Assure la supervision et le suivi des aspects suivants propres à la Société :

- les normes en matière d'intégrité et de comportement;
- les rapports sur les renseignements financiers et leur divulgation, ainsi que le rapport annuel;
- les pratiques de contrôle interne;
- les politiques et les procédés liés à la gestion des risques.

Comité de la gouvernance d'entreprise
Examine les pratiques de gouvernance appliquées au sein de VIA Rail et fait des recommandations sur ces questions au conseil d'administration.

Comité des ressources humaines
Se penche sur les questions liées aux nominations, à la rémunération, au rendement et à la succession des représentants officiels, et fait des recommandations à ce sujet au conseil d'administration; il revoit également la structure organisationnelle.

Comité des placements
Présente des recommandations au conseil d'administration relativement au rendement des placements associés à la caisse de retraite et au Fonds de renouvellement des actifs, ainsi qu'aux politiques et aux questions connexes.

Comité des candidatures
Présente des recommandations à l'ensemble du conseil d'administration qui, à son tour, présente des recommandations au ministre des Transports en ce qui a trait aux nominations et au renouvellement des nominations aux postes de chef de la direction et de président du conseil d'administration.

Comité de la planification et des finances
Supervise et assure le suivi du plan stratégique de la Société, du plan d'entreprise quinquennal, ainsi que des budgets annuels destinés à l'exploitation et aux immobilisations.

Commentaires et analyse de la direction

COMMENTAIRES ET ANALYSE DE LA DIRECTION

Cette analyse présente les données et commentaires propres à la situation financière de la Société, ainsi que les résultats d'exploitation pour l'exercice 2007, à l'exception des résultats financiers de l'entité à détenteur de droits variables de VIA[1]. Cette analyse devrait être lue en consultant simultanément les états financiers consolidés qui suivent, ainsi que la section « L'année en chiffres » qui se trouve à la page 1.

APERÇU DES RÉSULTATS FINANCIERS

CES DONNÉES EXCLUENT LES RÉSULTATS FINANCIERS DE L'ENTITÉ À DÉTENTEUR DE DROITS VARIABLES DE VIA.

	2007	Par rapport au budget		Par rapport à 2006	
(EN MILLIONS DE DOLLARS CANADIENS)	$	$	%	$	%
PRODUITS VOYAGEURS	**268,8**	(9,9)	(4)	2,2	1
TOTAL DES PRODUITS	**285,6**	(7,8)	(3)	(11,4)	(4)
CHARGES D'EXPLOITATION	**486,2**	21,3	4	(10,7)	(2)
DÉFICIT D'EXPLOITATION	**(200,6)**	13,5	6	22,2	(12)
ACHALANDAGE (MILLIERS DE VOYAGEURS)	**4 181**	7	0,2	90	2

Malgré un environnement d'exploitation difficile qui a eu des répercussions importantes sur les produits enregistrés, VIA a obtenu de bons résultats financiers en 2007. La Société a réalisé d'importantes économies d'exploitation lui permettant de combler le déficit des produits et a amélioré son rendement financier comparativement aux prévisions budgétaires.

Les produits voyageurs ont connu un excellent début de saison après la période des Fêtes de l'hiver 2006/2007. Cette tendance s'est inversée après le premier trimestre de 2007 en raison de la concurrence accrue livrée par les autres modes de transport, des effets négatifs de la force du dollar canadien sur les dépenses des touristes, des interruptions de service et des difficultés liées à la ponctualité. Cette pression à la baisse exercée sur les produits s'est poursuivie jusqu'à la fin de l'année 2007, soit jusqu'à ce que les tempêtes hivernales aient propulsé l'achalandage et les produits enregistrés en décembre à des niveaux jamais atteints pour ce mois.

Grâce à la remontée connue en décembre, le total des produits enregistrés à la fin de l'année se chiffrait à 285,6 millions de dollars, ce qui représente une baisse de 11,4 millions de dollars (4 pour cent) par rapport à l'année précédente et un écart négatif de 7,8 millions de dollars (3 pour cent) par rapport au budget de 2007. Les produits enregistrés en 2006 comprenaient des gains en capital exceptionnels de 11,7 millions de dollars.

À la fin de 2007, le total des dépenses d'exploitation se chiffrait à 486,2 millions de dollars. Les dépenses n'ont donc augmenté que de 10,7 millions de dollars (2 pour cent)

1 *En avril 2006, dans le cadre de son mandat de prestation de services ferroviaires voyageurs au Canada, la Société a conclu un accord d'exploitation avec la Keewatin Railway Company (KRC) dans le but de lui fournir un apport financier visant à offrir des services ferroviaires voyageurs et des services de transport de marchandises essentiels aux collectivités desservies par la KRC dans le nord du Manitoba. La KRC représente une entité à détenteur de droits variables (EDDV) pour la Société, puisque la Société est le premier bénéficiaire exposé à la majorité des risques de perte liés aux activités de la KRC. Par conséquent, la Société a consolidé les états financiers de la KRC. En 2007, l'apport financier fourni par la Société à la KRC se chiffrait à 1,9 million de dollars. (Voir la note 13 dans les états financiers consolidés.)*

comparativement à 2006 et étaient inférieures de 21,3 millions de dollars (plus de 4 pour cent) aux prévisions budgétaires.

Le déficit des produits a été plus que comblé par la réduction des dépenses. Ces économies ont permis à la Société de terminer son exercice financier en enregistrant un déficit d'exploitation de 200,6 millions de dollars. En ajustant les résultats de 2006 en vue d'exclure les retombées des gains en capital exceptionnels (de 11,7 millions de dollars) obtenus cette même année, l'augmentation du déficit ne serait que de 10,5 millions de dollars (6 pour cent). Le déficit était inférieur aux prévisions budgétaires par un écart de 13,5 millions de dollars (6 pour cent).

PRODUITS VOYAGEURS ET ACHALANDAGE

Malgré les pressions exercées sur les produits enregistrés et l'achalandage, VIA a connu une hausse modérée dans ces deux secteurs. Les produits voyageurs ont augmenté de 2,2 millions de dollars par rapport à 2006, soit une hausse de 1 pour cent qui, bien que positive, demeure 4 pour cent en deçà des objectifs des prévisions budgétaires. L'achalandage s'est également accru de façon modérée : il a augmenté de plus de 2 pour cent par rapport aux résultats de l'année dernière pour se situer à 4,2 millions de voyageurs.

Ces augmentations ont été enregistrées tandis que VIA faisait face à son plus grand défi : fidéliser sa clientèle de base en pleine période de difficultés liées à la ponctualité, à la faiblesse des marchés, aux tarifs généralement inférieurs des concurrents et aux améliorations apportées aux services concurrentiels.

Le réseau de VIA a subi d'importantes interruptions de service tout au long du printemps et de l'été, ce qui a forcé de nombreux voyageurs à renoncer au train pour se tourner vers des services de rechange, soit l'avion et même l'autocar. Ces derniers facteurs ont le plus durement touché les deux plus importantes liaisons du Corridor : la liaison Montréal-Toronto et la liaison Ottawa-Toronto. Parallèlement, la hausse du dollar canadien a amené un nombre record de Canadiens à voyager à l'extérieur du pays en 2007. Avec l'arrivée d'un troisième transporteur aérien, la concurrence s'est intensifiée dans les marchés intervilles du centre du Canada, puisque les voyageurs d'affaires se sont vu offrir des tarifs aériens exceptionnellement bas, des départs plus fréquents et un site aéroportuaire au centre-ville de Toronto.

En réponse à cette situation, VIA a intensifié la promotion de son produit de première classe *VIA 1* auprès des voyageurs d'affaires fréquents, et ce, tant dans le marché de la liaison Montréal-Toronto que dans le marché de la liaison Ottawa-Toronto. De plus, pour s'opposer à la résistance aux prix, VIA a lancé un nouveau plan tarifaire pour la classe *Confort* dans ces marchés; ce plan proposait des tarifs aussi bas que ceux des compagnies aériennes et était axé sur les voyageurs de dernière minute qui recherchent les plus bas prix du marché.

Ces facteurs ont également eu une incidence sur le service ferroviaire transcontinental de l'Ouest de VIA – une autre cause importante de la faiblesse des produits enregistrés en 2007. Le redressement escompté après la solide saison touristique connue à l'automne 2006 ne s'est pas concrétisé et les problèmes de fiabilité du matériel roulant ont persisté. La force du dollar canadien a également coïncidée avec la faible demande pour les longs parcours, et ces facteurs ont eu des répercussions négatives sur ce service.

Malgré la faible croissance des produits voyageurs, les ventes par Internet ont continué d'afficher un bon rendement en 2007. Tout au long de l'année, VIA a continué d'améliorer l'accès en ligne à ses services, ce qui a permis d'offrir une plus grande commodité à ses

clients et de diminuer ses coûts de distribution. Avant la fin de l'année, VIA a réussi à faire adopter son portail Web de réservation par toutes les agences de voyages. Par conséquent, les ventes par Internet ont augmenté pour une sixième année consécutive et ont représenté 42 pour cent du total des ventes.

COÛTS D'EXPLOITATION

CES DONNÉES EXCLUENT LES RÉSULTATS FINANCIERS DE L'ENTITÉ À DÉTENTEUR DE DROITS VARIABLES DE VIA.

Une gestion efficace, conjuguée à un certain nombre de facteurs ponctuels favorables, a permis à VIA de réaliser d'importantes économies en 2007 et de réduire au minimum les répercussions de la hausse des coûts. Les frais d'exploitation ont augmenté de 10,7 millions de dollars, soit de 2 pour cent, par rapport à 2006 et étaient inférieurs de 21,3 millions de dollars, soit de 4 pour cent, aux prévisions budgétaires.

Les trois sources majeures de la hausse des coûts ont été les charges d'exploitation ferroviaire, les révisions générales du matériel roulant et la rémunération. Les dépenses associées à l'exploitation des trains ont été touchées par les coûts attribuables aux problèmes de fiabilité du matériel roulant. De plus, le faible taux de ponctualité, la forte hausse des prix du carburant, ainsi que l'inflation ont provoqué une augmentation des coûts des services et de la main-d'œuvre. La Société a également prévu les mesures nécessaires concernant l'éventuelle perte liée au papier commercial adossé à des actifs (PCAA). La Société détient un montant de 8,7 millions de dollars relativement aux risques liés au PCAA dans son Fonds de renouvellement des actifs, qui est non liquide depuis août 2007. La direction a joué de prudence en estimant la juste valeur de ses avoirs non bancaires liés au PCAA en date du 31 décembre 2007 (comme le décrit la note 6), selon les renseignements disponibles à cette date.

Le programme de couverture et la valeur du dollar canadien ont limité les répercussions de la hausse des prix du carburant. VIA a également tiré avantage d'un recouvrement de l'impôt sur le capital de l'année précédente et de la réévaluation d'une action en justice.

DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

CES DONNÉES EXCLUENT LES RÉSULTATS FINANCIERS DE L'ENTITÉ À DÉTENTEUR DE DROITS VARIABLES DE VIA.

Le nouveau financement de l'État a été annoncé en 2007 afin de répondre aux besoins futurs de la Société en matière d'immobilisations. Cet important investissement d'une valeur de 516 millions de dollars a été annoncé par le gouvernement en octobre.

Les dépenses en immobilisations de 2007 totalisaient 12,4 millions de dollars, soit 2,1 millions de dollars de moins que l'année précédente et 4,3 millions de dollars de moins que prévu, principalement en raison des incertitudes concernant l'échéancier et le montant du financement public pendant la première moitié de l'année. Près de 75 pour cent des dépenses en immobilisations de 2007 était consacré au matériel roulant, à la rénovation des gares et aux projets liés à la technologie de l'information.

L'année 2007 a amené la conclusion de deux projets d'immobilisations clés : la construction et la mise à l'essai d'un prototype de locomotive F-40 remise à neuf et la modernisation d'une voiture LRC (léger, rapide et confortable) afin d'évaluer de nouveaux systèmes modernes à bord. Ces projets serviront de base pour la remise à neuf de l'ensemble des parcs de locomotives F-40 et de voitures LRC. Les deux programmes de remise à neuf constituent la majeure partie du programme d'investis-

sements en immobilisations de 516 millions de dollars.

PONCTUALITÉ

VIA reconnaît que la ponctualité constitue un point crucial pour les clients et pour assurer le succès du rail voyageurs. Les retards réduisent la fidélité et la satisfaction de la clientèle, particulièrement dans le corridor Québec-Windsor, où la durée des trajets est un facteur important pour les voyageurs.

La ponctualité et la fiabilité du service constituaient un problème considérable en 2007. Ce facteur crucial a aggravé davantage les répercussions négatives sur le rendement financier de la Société. La croissance du trafic de marchandises et la présence de trains de marchandises plus longs continuent d'avoir une incidence sur les activités de VIA. De plus, les programmes de travaux en vue de l'amélioration de l'infrastructure partout au Canada ont été prolongés pendant la période estivale et ont été une source majeure de retards des trains. À l'échelle du réseau, la ponctualité globale a diminué pour se situer à 77 pour cent, soit une baisse de 7 points de pourcentage par rapport à 2006 et 11 points de pourcentage en deçà de l'objectif fixé.

Les retards attribuables à des facteurs sur lesquels VIA a de l'emprise ont constitué une source grandissante d'inquiétude. Ces minutes de retard sont causées par des problèmes liés aux activités de VIA, comme les pannes du matériel roulant, par opposition aux retards dont les propriétaires de l'infrastructure ou d'autres tiers sont responsables. Dans le corridor Québec-Windsor, le nombre de retards liés à la maintenance du matériel roulant a augmenté de 141 pour cent en 2007, en partie en raison du temps froid. L'achalandage accru a également contribué à l'augmentation du nombre de retards attribuables à des facteurs sur lesquels VIA a de l'emprise. La ponctualité globale enregistrée dans le Corridor était de 78 pour cent en 2007, ce qui représente une baisse de 7 points de pourcentage par rapport à 2006.

La ponctualité globale liée au service transcontinental de l'Est se chiffrait à 73 pour cent, ce qui représente une baisse de seulement 1 point de pourcentage par rapport à 2006. Cependant, la durée des retards associés à ce service, soit le nombre de minutes de retard qu'accuse un train à son arrivée, a augmenté de 179 pour cent. En ce qui concerne le service transcontinental de l'Ouest, le nombre de retards attribuables à des facteurs sur lesquels VIA a une emprise directe a augmenté de 25 pour cent, tandis que le trafic de marchandises de la région a continué de s'accroître. La ponctualité de ce service pour l'année se chiffrait à 24 pour cent, soit une baisse de 26 points de pourcentage comparativement à 2006.

Les problèmes persistants liés à la ponctualité ont obligé VIA à adopter une nouvelle approche au sujet des horaires et à renouveler sa relation d'affaires avec le CN, le propriétaire de la majorité de l'infrastructure utilisée par le rail voyageurs. En 2007, les deux entreprises se sont entendues sur l'application d'un nouvel horaire de trains dans le Corridor, qui devrait permettre à VIA d'offrir des services ponctuels de façon plus constante dans ce marché important. Parallèlement, une équipe de VIA a analysé chaque aspect de l'horaire du service transcontinental de l'Ouest afin de régler les problèmes de ponctualité.

PERSPECTIVES POUR 2008

Le gouvernement fédéral a fait une annonce accueillie avec joie à la fin de l'année 2007 selon laquelle il effectuera un investissement dans le rail voyageurs; cet investissement permettra de moderniser un important pourcentage du matériel roulant de VIA et de perfectionner des parties stratégiques de l'infrastructure sur laquelle VIA déploie ses activités. Cet investissement contribuera à

offrir un service plus efficace et plus fiable partout au pays et permettra d'accroître la fréquence des services dans le corridor Québec-Windsor. Une fois cet investissement terminé, la fiabilité, l'efficacité et la viabilité financière du rail voyageurs seront accrues de façon considérable.

Cependant, il faudra du temps pour constater les avantages du programme d'investissements quinquennal. En 2008, VIA continuera d'affronter d'importants défis. L'industrie des voyages et du tourisme prévoit peu de croissance dans les marchés clés pour cette année, et on anticipe que la concurrence demeurera forte. Pour VIA, la capacité de maintenir ses services touristiques et commerciaux à haut rendement, de fidéliser les clients actuels et de consolider la loyauté de la clientèle sera cruciale.

Le plan *Aller de l'avant* de VIA continuera d'amener la Société à axer ses activités sur le client. La relation-client personnalisée, qui constitue la stratégie principale de l'entreprise, a déjà donné des résultats au cours de la dernière année, dont le perfectionnement de la prestation des services ainsi que les améliorations apportées à bord des trains et dans les gares. En poursuivant sur cette voie en 2008, la Société pourra respecter davantage la promesse du rail voyageurs faite aux clients, et ce, de façon plus uniforme. VIA continuera de miser sur les relations-clients clés et de consolider son programme de fidélisation des clients.

L'amélioration de la ponctualité constituera une priorité en 2008. Les stratégies de marketing, de tarification et de gestion des produits continueront de solidifier la position du rail voyageurs en tant qu'option de voyage offrant le meilleur rapport qualité-prix. Le rôle de l'industrie du tourisme au sein du réseau de distribution de VIA sera également renforcé.

Parallèlement, VIA continuera de limiter les coûts à la hausse en appliquant des mesures rigoureuses de contrôle des dépenses. Les efforts déployés en vue d'accroître la productivité seront axés sur le perfectionnement des talents des employés de VIA, l'élaboration d'applications technologiques novatrices et l'exploration de nouvelles initiatives d'entrepreneuriat dans le but d'accroître davantage le recouvrement des coûts.

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Déclaration de responsabilité de la direction

La direction de la Société est responsable de la préparation et de l'intégrité des états financiers consolidés présentés dans son rapport annuel. Ces états consolidés ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada et comprennent nécessairement certains montants déterminés d'après les meilleures estimations et selon le jugement de la direction. Les renseignements financiers présentés ailleurs dans le rapport annuel sont conformes à ceux des états financiers consolidés. La direction considère que les états consolidés donnent une image fidèle de la situation financière de la Société, des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie.

Pour s'acquitter de sa responsabilité, la Société applique des contrôles internes, des politiques et des procédures visant à assurer la fiabilité de l'information financière et la protection des biens. Les systèmes de contrôle interne sont soumis à l'examen périodique des vérificateurs internes, Samson Bélair/Deloitte & Touche, s.e.n.c.r.l. Le vérificateur externe, la vérificatrice générale du Canada, a vérifié les états financiers consolidés de la Société pour l'exercice terminé le 31 décembre 2007. Son rapport indique l'étendue de sa vérification ainsi que son opinion sur les états financiers consolidés.

Le Comité de la vérification et des risques du conseil d'administration, se composant principalement d'administrateurs indépendants, se réunit périodiquement avec les vérificateurs interne et externe et avec la direction pour examiner l'étendue de la vérification et pour évaluer les comptes rendus de leurs vérifications. Les états financiers consolidés ont été examinés et approuvés par le conseil d'administration, suite à une recommandation du Comité de la vérification et des risques.

Le président et chef de la direction,

Paul Côté

Paul Côté

Le chef, services financiers et administration

Robert St-Jean

Robert St-Jean, CA

Montréal, Canada
Le 8 février 2008

Rapport du vérificateur

AU MINISTRE DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

J'ai vérifié le bilan consolidé de VIA Rail Canada inc. au 31 décembre 2007 et les états consolidés des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Société au 31 décembre 2007 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare, qu'à l'exception des modifications de conventions comptables adoptées durant l'exercice tel que décrit à la note 2 des états financiers consolidés, ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de la Société dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* et aux statuts et règlements administratifs de la Société.

La vérificatrice générale du Canada

Sheila Fraser

Sheila Fraser, FCA

Montréal, Canada
Le 8 février 2008

BILAN CONSOLIDÉ

AU 31 DÉCEMBRE
(EN MILLIERS)

	2007	2006
ACTIF À COURT TERME		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	5 147 $	4 250 $
Comptes à recevoir	7 445	5 805
Autres créances à recevoir, frais payés d'avance et autre	4 575	2 080
À recevoir du gouvernement du Canada	303	-
Instruments financiers dérivés (Note 15)	6 262	5 759
Stocks	20 629	19 968
Fonds de renouvellement des actifs (Note 8)	17 700	22 000
	62 061	59 862
ACTIF À LONG TERME		
Immobilisations corporelles (Note 5)	487 905 $	533 123 $
Fonds de renouvellement des actifs (Note 8)	56 826	55 141
Actif au titre des prestations constituées (Note 9)	286 621	230 878
Instruments financiers dérivés (Note 15)	553	1 206
Autres	-	220
	831 905	820 568
	893 966 $	880 430 $
PASSIF À COURT TERME		
Comptes à payer et frais courus (Notes 7 et 15)	99 738 $	94 687 $
Produits reportés	11 812	11 524
	111 550	106 211
PASSIF À LONG TERME		
Passif au titre des prestations constituées (Note 9)	25 216	24 477
Passifs d'impôts futurs (Note 9)	41 042	35 871
Crédits d'impôt à l'investissement reportés	1 950	2 292
Autres	1 346	778
	69 554	63 418
FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ (Note 10)	488 763	530 242
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE		
Capital-actions (Note 11)	9 300	9 300
Surplus d'apport	4 983	4 963
Bénéfices non répartis	209 836	166 296
	224 099	180 559
	893 966 $	880 430 $

Engagements et éventualités (Notes 12 et 18 respectivement)

Les notes font partie intégrante des états financiers consolidés

Au nom du Conseil,

Eric Stefanson, FCA
Administrateur et président du Comité de la vérification et des risques

DA Wright

Donald A. Wright
Administrateur et président du Conseil

ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS, DU RÉSULTAT ÉTENDU ET DES BÉNÉFICES NON RÉPARTIS

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE
EN MILLIONS

	2007	2006
PRODUITS		
Voyageurs	**268 959 $**	266 609 $
Revenus de placements	**2 733**	17 987
Autres	**15 607**	13 219
	287 299	297 815
CHARGES		
Rémunération et avantages sociaux	**218 141**	210 140
Exploitation des trains et carburant	**119 450**	118 033
Gares et autres immeubles	**30 592**	28 533
Marketing et ventes	**29 265**	29 887
Matériel de maintenance	**30 753**	28 324
Fournitures à bord des trains	**17 875**	17 969
Taxes d'exploitation	**7 066**	6 159
Avantages sociaux futurs	**(35 633)**	(29 594)
Amortissement et pertes sur radiations et cessions d'immobilisations corporelles	**55 396**	58 956
Autres	**18 859**	20 065
	491 764	488 472
PERTE D'EXPLOITATION AVANT LE FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA ET LES IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES	**204 465**	190 657
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	**200 596**	169 001
Amortissement du financement en capital reporté	**53 617**	55 851
Bénéfices avant impôts	**49 748**	34 195
Impôts sur les bénéfices	**6 208**	463
BÉNÉFICE NET ET RÉSULTAT ÉTENDU DE L'EXERCICE	**43 540**	33 732
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	**166 296**	132 564
BÉNÉFICES NON RÉPARTIS À LA FIN DE L'EXERCICE	**209 836 $**	166 296 $

Les notes font partie intégrante des états financiers consolidés

ÉTAT CONSOLIDÉ DES FLUX DE TRÉSORERIE

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE
(EN MILLIERS)

	2007	2006
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Bénéfice net et résultat étendu de l'exercice	43 540 $	33 732 $
Ajustements pour déterminer les flux en trésorerie nets des (utilisés pour les) activités d'exploitation :		
Amortissement des immobilisations corporelles	57 283	58 956
(Gains) pertes sur radiations et cessions d'immobilisations corporelles	(1 545)	347
Gains sur cessions des investissements du Fonds de renouvellement des actifs	-	(13 645)
Amortissement des primes et des escomptes sur achats d'obligations du Fonds de renouvellement des actifs	-	23
Amortissement des crédits d'impôt à l'investissement	(342)	(347)
Amortissement du financement en capital reporté	(53 617)	(55 851)
Impôts futurs	5 171	463
Fluctuation de la juste valeur des instruments financiers	1 300	-
Pertes non matérialisées sur les instruments financiers dérivés	1 349	4 429
Fluctuation des éléments hors caisse du Fonds de roulement	(319)	(5 326)
Fluctuation des autres actifs à long terme	220	766
Fluctuation de l'actif au titre des prestations constituées	(55 743)	(53 633)
Fluctuation du passif au titre des prestations constituées	739	2 672
Fluctuation des autres passifs à long terme	(72)	427
	(2 036)	(26 987)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Financement en capital	12 138	7 360
	12 138	7 360
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisition de placements du Fonds de renouvellement des actifs	(526 086)	(636 575)
Produit de la vente de placements du Fonds de renouvellement des actifs	527 401	679 245
Acquisition d'immobilisations corporelles	(12 438)	(22 012)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles	1 918	598
	(9 205)	21 256
TRÉSORERIE ET ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE		
Augmentation de l'exercice	897	1 629
Solde au début de l'exercice	4 250	2 621
SOLDE À LA FIN DE L'EXERCICE	5 147 $	4 250 $
REPRÉSENTÉ PAR :		
Encaisse	2 265	393
Placements à court terme, 4,44 %, échéant en janvier 2008 (2006 : 4,30 %)	2 882	3 857
	5 147 $	4 250 $

Les notes font partie intégrante des états financiers consolidés

Notes aux états financiers consolidés

AU 31 DÉCEMBRE 2007

1. POUVOIRS ET OBJECTIFS

VIA Rail Canada inc. est une société d'État nommée à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Elle fut constituée en 1977 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. La vision de la Société est d'être reconnue dans le secteur du transport de voyageurs comme chef de file canadien pour l'excellence du service. Sa mission est de travailler ensemble pour offrir des expériences de voyage qui anticipent les besoins de nos clients, et dépassent leurs attentes. La Société utilise l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer et dépend de celles-ci pour le contrôle de la circulation des trains.

La Société n'est pas mandataire de Sa Majesté. Elle est assujettie aux impôts sur les bénéfices.

La Société a un seul secteur d'exploitation, le transport de voyageurs et des services connexes.

2. CHANGEMENTS APPORTÉS AUX CONVENTIONS COMPTABLES

Le 1er janvier 2007, la Société a adopté les chapitres suivants du manuel de comptabilité de l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA) : le chapitre 3855, intitulé *Instruments financiers – comptabilisation et évaluation*; le chapitre 3861, intitulé *Instruments financiers – informations à fournir et présentation*; le chapitre 1530, intitulé *Résultat étendu*; et le chapitre 3251, intitulé *Capitaux propres*.

A | INSTRUMENTS FINANCIERS

Le chapitre 3855 établit les normes pour reconnaître et évaluer les actifs financiers, les passifs financiers et les dérivés non financiers. Conformément à ce chapitre, les actifs financiers et les passifs financiers, y compris les dérivés non financiers, sont comptabilisés dans le bilan consolidé lorsque la Société devient partie aux dispositions contractuelles de l'instrument financier ou du dérivé non financier.

En vertu de cette norme, tous les instruments financiers doivent être évalués à leur juste valeur au moment de la comptabilisation initiale, sauf dans le cas de certaines opérations entre apparentés. L'évaluation au cours des périodes subséquentes est en fonction de la classification des instruments financiers, ceux-ci pouvant être classés comme détenus à des fins de transaction, détenus jusqu'à leur échéance, disponibles à la vente, des prêts et créances, ou d'autres passifs financiers.

La catégorie « détenu à des fins de transactions » s'applique lorsque l'entité à pour but d'engendrer un profit par le biais de la fluctuation à court terme des prix d'un instrument ou, lorsque la norme permet que tout instrument financier soit irrévocablement désigné comme détenu à des fins de transaction. La catégorie « détenu jusqu'à l'échéance » s'applique seulement si des conditions spécifiques sont remplies à l'égard de l'actif et si l'entité à la capacité et l'intention de conserver l'actif jusqu'à l'échéance. Un actif financier peut être classé comme un actif financier disponible à la vente lorsqu'il n'a pas été classé dans la catégorie détenu à des fins de transaction, ou détenu jusqu'à son échéance.

Les actifs financiers et les passifs financiers classés comme détenus à des fins de transaction sont évalués à la juste valeur et les variations de la juste valeur sont constatées dans les

produits. Les instruments financiers classés comme détenus jusqu'à l'échéance, les prêts et les créances et les autres passifs financiers sont évalués au coût après amortissement calculé selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Les actifs financiers classés comme disponibles à la vente sont évalués à la juste valeur et les pertes et gains non réalisés s'y rattachant, y compris les variations du cours du change, sont constatés dans les autres éléments du résultat étendu tel qu'il est décrit ci-dessous.

La juste valeur est le montant de la contrepartie qui fait l'objet d'une entente dans le cadre d'une transaction sans lien de dépendance conclue entre deux parties consentantes qui ne sont pas forcées d'agir. La juste valeur est déterminée en se référant aux cours acheteurs cotés ou aux cours vendeurs, selon le cas, dans le marché actif le plus avantageux pour l'instrument. Lorsque le cours acheteur et les cours vendeurs ne sont pas disponibles, la Société utilise le cours de clôture de la plus récente transaction dont cet instrument est l'objet.

Les instruments financiers dérivés sont inscrits au bilan consolidé à leur juste valeur, y compris les dérivés incorporés dans les contrats financiers ou non financiers. Les variations de la juste valeur des instruments financiers dérivés sont constatées dans les résultats.

Les frais de transaction liés aux instruments financiers classés ou désignés comme étant des actifs financiers ou des passifs financiers détenus à des fins de transaction sont inscrits en charges lorsqu'ils sont engagés. En ce qui concerne les autres instruments financiers, les frais de transaction sont capitalisés dès la comptabilisation initiale. Les intérêts débiteurs sont comptabilisés en appliquant la méthode du taux d'intérêt effectif.

La Société a établi la classification suivante :

Tous les instruments financiers sont évalués à leur juste valeur dès la comptabilisation initiale. Les évaluations subséquentes et la classification se font comme suit :

- La trésorerie et équivalents de trésorerie et le Fonds de renouvellement des actifs sont classés comme détenus à des fins de transaction, et toute variation de la juste valeur pendant la période est constatée comme un revenu de placement.

- Les instruments financiers dérivés sont classés comme détenus à des fins de transaction, et toute variation de la juste valeur pendant la période est constatée dans les charges liées à l'exploitation des trains et carburant, ainsi que dans les autres charges.

- Les débiteurs sont classés comme prêts et créances, et ils sont évalués au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif, moins la provision pour créances douteuses. Lorsque la valeur de rendement de l'argent n'est pas importante en raison du fait qu'il s'agit de débiteurs à court terme, les débiteurs sont comptabilisés au montant de la facture initiale moins la provision pour créances douteuses.

- Les comptes créditeurs et les charges à payer sont classés comme autres passifs financiers et ils sont évalués au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Lorsque la valeur de rendement de l'argent n'est pas importante en raison du fait qu'il s'agit de comptes créditeurs et les charges à payer à court terme, les comptes créditeurs et les charges à payer sont comptabilisés au montant de la facture initiale.

Le chapitre 3861 établit les normes de présentation des instruments financiers et des dérivés non financiers, et indique les renseignements à divulguer en ce qui les concerne. Le but de ce chapitre est d'amener les utilisateurs des états financiers à mieux comprendre l'importance des instruments financiers relativement à la situation financière, au rendement et au flux de trésorerie de la Société.

B | RÉSULTAT ÉTENDU

Le chapitre 1530 présente le résultat étendu, qui est composé du bénéfice net et des autres éléments du résultat étendu. Les autres éléments du résultat étendu correspondent aux variations des capitaux propres qui résultent d'opérations et d'autres événements sans rapport avec les propriétaires. Celles-ci sont portée au résultat étendu, mais exclues du bénéfice net. Après l'adoption du chapitre 1530, la Société a revu son « état consolidé des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis » afin d'y inclure l'état du résultat étendu nouvellement requis, et ce, en créant un état combiné. Aucun montant n'a été reclassé dans le cumul des autres éléments du résultat étendu. La Société ne possède actuellement aucun autre élément du résultat étendu.

C | CAPITAUX PROPRES

Le chapitre 3251 établit les normes liées à la présentation des capitaux propres et aux changements dont ils font l'objet pendant l'année.

D | INCIDENCE DE L'ADOPTION

Conformément aux dispositions transitoires des normes, les périodes précédentes n'ont pas été retraitées pour l'adoption de ces nouvelles normes comptables.

L'adoption de ces nouvelles normes comptables n'a eu aucune incidence sur les bénéfices non répartis au début de l'exercice.

3. CONVENTIONS COMPTABLES

Ces états financiers consolidés ont été dressés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales conventions comptables suivies par la Société se résument comme suit :

A | ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES

Les états financiers consolidés comprennent les états financiers de la Société et, conformément à la note d'orientation concernant la comptabilité n° 15 « Consolidation des entités à détenteurs de droits variables » (NOC-15), les états financiers de la Keewatin Railway Company (KRC), une entité à détenteurs de droits variables (EDDV). La note d'orientation NOC-15 exige la consolidation des EDDV si une partie détenant une participation financière, un intérêt contractuel ou tout autre intérêt financier dans l'EDDV (entité détentrice de droits variables) s'expose à la majorité des risques de pertes liés aux activités de l'EDDV, ou est autorisée à recevoir la majorité des revenus résiduels de l'EDDV (si aucune partie ne subit la majorité des pertes associées à l'EDDV), ou qu'elle doit faire face aux deux situations (à titre de principal bénéficiaire). Au moment de la consolidation, le principal bénéficiaire doit habituellement enregistrer l'ensemble des actifs, des

passifs et de la part des actionnaires sans contrôle de l'EDDV à leur juste valeur à la date à laquelle l'entreprise est devenue le principal bénéficiaire (voir note 13). La Société révise le traitement comptable initial des EDDV lorsque certains événements ont lieu, notamment lorsque des changements sont apportés aux documents constitutifs ou aux ententes contractuelles.

B| FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA

Le financement de l'exploitation, qui est relié aux services, activités et autres opérations engagés par la Société pour exploiter et administrer les services ferroviaires voyageurs au Canada, est comptabilisé à titre de réduction de la perte d'exploitation. Ce montant représente l'écart entre les charges et les produits d'exploitation, excluant les gains et pertes non réalisés sur les instruments financiers dérivés, les avantages sociaux futurs et les opérations hors caisse reliées aux immobilisations corporelles et aux impôts futurs, et est fondé sur un budget d'exploitation qui est approuvé chaque année par le gouvernement du Canada.

Le financement pour les immobilisations corporelles amortissables est comptabilisé comme financement en capital reporté dans le bilan consolidé, et est amorti selon la même méthode et durant les mêmes périodes que celles des immobilisations corporelles connexes. Lors de l'aliénation d'immobilisations corporelles amortissables financées, la Société constate dans les bénéfices tout solde du financement en capital reporté relatif à ces immobilisations corporelles. Le financement pour les immobilisations corporelles non amortissables est comptabilisé à titre de surplus d'apport.

C| ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE

Les investissements dans les équivalents de trésorerie comprennent les billets à escompte bancaires et les acceptations bancaires qui peuvent être liquidés rapidement et dont le délai initial est de trois mois ou moins.

D| FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

Les investissements dans le Fonds de renouvellement des actifs comprennent les billets à escompte bancaires, les acceptations bancaires et les papiers commerciaux qui peuvent être liquidés rapidement et dont le délai initial est de trois mois ou moins. Les variations de la juste valeur sont comptabilisées dans les revenus de placements.

E| CONSTATATION DES PRODUITS

Les produits tirés du transport de voyageurs sont comptabilisés au moment de la prestation des services. Les produits reçus pour des services ferroviaires à venir sont comptabilisés dans les produits reportés et inclus à ce titre dans le passif à court terme. Les produits de placements ainsi que les autres produits incluant les produits de tiers sont constatés lorsqu'ils sont gagnés. La variation de la juste valeur des instruments financiers qui sont détenus à des fins de transaction et qui ne constituent pas des instruments financiers dérivés est comptabilisée dans les revenus de placements.

F | CONVERSION DE DEVISES

Les comptes en devises sont convertis à l'aide de la méthode temporelle. En vertu de cette méthode, les éléments monétaires du bilan sont convertis au taux de change en vigueur à la fin de l'exercice. Les gains et les pertes résultant de la variation du taux de change sont pris en compte dans l'état consolidé des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis.

Les éléments non monétaires du bilan ainsi que les produits et les charges en monnaie étrangère sont convertis au taux de change en vigueur à la date où les opérations ont été effectuées.

G | STOCKS

Les stocks comprennent principalement des pièces utilisées pour la maintenance du matériel roulant. Ils sont évalués au moindre du coût moyen pondéré et du coût de remplacement, ainsi qu'à la valeur de réalisation nette dans le cas des stocks désuets.

H | IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles acquises des Chemins de fer nationaux du Canada et du Canadien Pacifique Limitée au début de l'exploitation en 1978 furent enregistrées à leur valeur nette de transfert. Les acquisitions subséquentes sont enregistrées au coût.

Les coûts de remise en état et de réfection du matériel roulant ainsi que les coûts associés aux améliorations des autres immobilisations corporelles sont capitalisés s'ils sont engagés dans le but d'améliorer la valeur des services ou de prolonger la durée d'utilisation de ces immobilisations, sinon ces coûts sont imputés aux résultats lorsqu'ils sont engagés.

Les immobilisations corporelles mises hors service sont dévaluées à leur valeur nette de réalisation.

L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé selon la méthode linéaire à des taux permettant d'amortir le coût de ces immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée de vie utile estimative comme suit :

Matériel roulant	**12 à 30 ans**
Immeubles de maintenance	**25 ans**
Gares et installations	**20 ans**
Améliorations de l'infrastructure	**5 à 40 ans**
Améliorations locatives	**2 à 20 ans**
Machinerie et équipement	**4 à 15 ans**
Systèmes informatiques	**3 à 7 ans**
Autres immobilisations corporelles	**3 à 10 ans**

Les projets en voie de réalisation et les immobilisations corporelles mises hors service ne font pas l'objet d'un amortissement.

I | IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La Société utilise la méthode des impôts exigibles pour comptabiliser les impôts sur les bénéfices, selon laquelle le montant des actifs et des passifs d'impôts futurs est constaté comme impôts futurs estimatifs exigibles attribuables aux écarts entre la valeur comptable inscrite aux états financiers et la base d'imposition des actifs et des passifs. Les actifs et les passifs d'impôts futurs sont déterminés en utilisant les taux pratiquement en vigueur pour l'exercice dans lequel on prévoit recouvrer ou régler ces écarts temporaires. L'effet sur les actifs et les passifs d'impôts futurs d'une modification aux taux d'imposition est constaté dans les résultats de la période où le taux sera en vigueur. Les actifs d'impôts futurs sont constatés dans la mesure où la réalisation est jugée plus probable qu'improbable.

J | CRÉDITS D'IMPÔT À L'INVESTISSEMENT

Les crédits d'impôt à l'investissement sont comptabilisés lorsque des dépenses qualifiées sont encourues et si il y a une assurance raisonnable que les crédits seront réalisés. Ils sont amortis sur la durée estimative d'utilisation des immobilisations corporelles auxquels ils se rapportent. L'amortissement des crédits reportés est présenté en diminution de la charge d'amortissement des immobilisations corporelles. Ces crédits sont inclus dans les autres passifs à long terme.

K | AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

La Société comptabilise les obligations en vertu de ses régimes de prestations d'avantages sociaux futurs.

Le coût des prestations de retraite et des autres avantages sociaux gagnés par les salariés est établi par des calculs actuariels selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services, à partir des hypothèses les plus probables de la direction concernant le rendement prévu des placements des régimes, la progression des salaires, l'âge de départ à la retraite des salariés et les coûts prévus des prestations de soins de santé.

Aux fins du calcul du rendement estimatif des éléments d'actif dans le régime, ces éléments d'actif sont évalués à leur juste valeur.

Le 1er janvier 2000, la Société a adopté, sur une base prospective, la nouvelle norme comptable concernant la comptabilité des avantages sociaux futurs. L'amortissement des actifs et obligations transitoires est calculé selon la méthode linéaire sur la durée résiduelle moyenne d'activité des groupes de salariés actifs qui était de 13 à 14 ans à ce moment.

L'amortissement du coût des services passés est calculé selon la méthode linéaire sur la durée résiduelle moyenne d'activité des groupes de salariés actifs qui est, dans la plupart des cas, estimée à 11 ans à ce moment.

L'excédent du gain actuariel net cumulé ou de la perte actuarielle nette cumulée supérieur à 10 % du plus élevé des obligations au titre des prestations constituées ou de la juste valeur des éléments d'actif des régimes au cours d'un exercice donné est amorti selon la durée résiduelle moyenne d'activité des groupes de salariés actifs de la Société qui, pour la plupart des cas, est estimée à 12 ans.

Les obligations de la Société à l'égard de l'indemnisation des accidents du travail sont fondées sur les rentes d'invalidité et rentes de survivants établies et conférées, ainsi que sur d'autres sommes futures potentielles accordées pour des accidents qui sont survenus jusqu'à la fin de l'exercice. La Société est auto-assurée. Le calcul actuariel de ces obligations au titre des prestations constituées s'effectue selon la méthode de répartition des prestations, qui inclut la meilleure estimation de la direction en ce qui concerne l'augmentation des coûts, ainsi que d'autres hypothèses de nature démographique et financière. La meilleure estimation de la direction tient également compte de l'expérience et des hypothèses des commissions provinciales des accidents du travail. Les gains ou pertes actuariels sont amortis sur une période de sept ans, soit la durée moyenne de ces obligations.

L | INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

La Société utilise des instruments financiers dérivés, tels que des contrats de swap et certains contrats de change à terme pour gérer les risques liés aux variations des prix du carburant et de la valeur du dollar américain d'au moins 50 % et atteignant jusqu'à 80 % de sa consommation de carburant. Ces instruments dérivés ne visent à effectuer ni des opérations sur valeurs ni des opérations spéculatives. Actuellement la Société n'applique pas la comptabilité de couverture à ses instruments financiers dérivés.

La Société utilise également les contrats de change à terme pour gérer les risques que comportent les variations de la valeur du dollar américain relativement à l'achat de matériel des États-Unis dans le cadre d'un important projet d'immobilisations visant à remettre à neuf une partie de son parc de locomotives.

Les instruments financiers dérivés sont inclus dans le bilan consolidé, puis retirés lorsqu'ils sont échus ou liquidés. Chaque dérivé est comptabilisé à sa juste valeur en tant qu'actif ou en tant que passif dans le bilan consolidé. Les fluctuations de la juste valeur des instruments financiers dérivés relatifs au carburant sont comptabilisées dans les charges liées à l'exploitation des trains et de carburant. La variation de la juste valeur des instruments financiers dérivés relatifs à l'achat de matériel des États-Unis est comptabilisée dans les autres charges. Les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est positive sont comptabilisés en tant qu'actifs provenant d'instruments financiers dérivés, et ceux dont la juste valeur est négative, dans les comptes à payer et frais courus ou autres passifs à long terme.

M | INCERTITUDE RELATIVE À LA MESURE

La préparation des états financiers consolidés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction établisse des estimations et des hypothèses qui influent sur les montants présentés pour l'actif et le passif ainsi que les produits et les charges, et sur la présentation des éléments d'actif et de passif éventuels. Les évaluations les plus importantes impliquent les passifs et autres réclamations contre la Société, la juste valeur des instruments financiers, les avantages sociaux futurs, les passifs d'impôts futurs ainsi que la vie utile des immobilisations corporelles. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations et ces différences pourraient être importantes.

N | PROGRAMME *VIA PRÉFÉRENCE*

Les coûts différentiels des voyages-récompenses accordés par la Société dans le cadre de son programme VIA *Préférence*, qui vise à récompenser ses clients les plus assidus, sont comptabilisés au fur et à mesure que ces voyages – récompenses sont gagnés, et présentés au poste comptes à payer et frais courus.

O | OPÉRATIONS NON MONÉTAIRES

Les transactions non monétaires sont consignées à la juste valeur estimative des biens ou services reçus, ou encore, à la juste valeur estimative des services donnés, selon celle qui peut être déterminée avec la plus grande fiabilité. Les recettes générées par les transactions non monétaires sont constatées lorsque les services connexes sont rendus. Les charges résultant des transactions non monétaires sont constatées pendant la période où les tiers ont fourni les biens ou services.

4. MODIFICATIONS COMPTABLES FUTURES

A | INSTRUMENTS FINANCIERS – PRÉSENTATION ET INFORMATIONS À FOURNIR

L'ICCA a publié deux nouvelles normes comptables : le chapitre 3862, *intitulé Instruments financiers – informations à fournir*, et le chapitre 3863, intitulé *Instruments financiers – présentation*. Les nouvelles normes entreront en vigueur pour les exercices financiers débutant après le 1er octobre 2007, et la Société les adoptera le 1er janvier 2008. La Société évalue actuellement les exigences des nouvelles normes en ce qui concerne les informations à fournir et la présentation. Cependant, on ne s'attend pas à ce que les résultats de la Société soient touchés par ces nouvelles normes.

Les chapitres 3862 et 3863 remplaceront le chapitre 3861, intitulé Instruments financiers – *informations à fournir et présentation*. Ces chapitres révisent et perfectionnent les exigences liées aux informations à fournir, mais ne proposent aucun changement aux exigences de présentation. Les nouveaux chapitres mettront davantage l'accent sur les informations à fournir relativement à la nature et à l'étendue des risques découlant des instruments financiers, ainsi que sur la manière dont l'entité gère ces risques.

B | STOCKS

L'ICCA a publié le chapitre 3031, intitulé *Stocks*, qui remplacera le chapitre 3030 portant le même titre. La nouvelle norme est applicable aux exercices financiers débutant le 1er janvier 2008 ou après cette date; la Société adoptera ce chapitre le 1er janvier 2008. Le chapitre 3031 aura une incidence sur l'évaluation et les informations à fournir concernant les stocks. Les changements liés à l'évaluation concernent notamment les éléments suivants ; l'exigence d'évaluer les stocks au plus bas du coût ou de la valeur de réalisation nette, l'application de la méthode du coût propre pour les stocks qui ne sont habituellement pas interchangeables ou pour les biens et services créés à des fins spécifiques, l'exigence selon laquelle la Société doit utiliser une technique uniforme d'évaluation du coût des stocks d'une nature et d'une utilité semblables, et le renversement des réductions de valeur précédentes à la valeur de réalisation nette lorsqu'il y a une hausse postérieure de la valeur des stocks. Les informations à fournir seront également améliorées. Les politiques liées aux stocks, les valeurs comptables, les montants considérés comme des charges, les réductions de valeur et le renversement des réductions de valeur constituent des informations à fournir. La Société évalue l'exigence selon laquelle on doit reclasser certains stocks de pièces de rechange comme étant des immobilisations corporelles.

C | CAPITAL

Le chapitre 1535, intitulé *Informations à fournir concernant le capital*, établit les exigences relatives aux informations à fournir en ce qui concerne le capital d'une entité et sa gestion. L'objectif sera de permettre aux personnes qui utilisent les états financiers d'évaluer les objectifs, les politiques et les processus de la Société en ce qui a trait à la gestion du capital.

5. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	2007			2006		
	COÛT	AMORTISSEMENT CUMULÉ	VALEUR NETTE	COÛT	AMORTISSEMENT CUMULÉ	VALEUR NETTE
Terrains	**5,7**	**-**	**5,7**	5,7	-	5,7
Matériel roulant	**777,2**	**484,7**	**292,5**	772,0	448,5	323,5
Immeubles de maintenance	**181,8**	**141,5**	**40,3**	181,8	133,0	48,8
Gares et installations	**45,3**	**30,4**	**14,9**	45,1	28,6	16,5
Améliorations de l'infrastructure	**148,5**	**57,9**	**90,6**	147,8	53,9	93,9
Améliorations locatives	**116,4**	**93,0**	**23,4**	114,2	90,2	24,0
Machinerie et équipement	**36,3**	**30,3**	**6,0**	35,5	29,5	6,0
Systèmes informatiques	**51,1**	**45,9**	**5,2**	46,2	43,0	3,2
Autres immobilisations corporelles	**20,5**	**19,6**	**0,9**	20,4	19,4	1,0
	1 382,8	**903,3**	**479,5**	1 368,7	846,1	522,6
Projets en voie de réalisation			**8,1**			10,1
Immobilisations corporelles mises hors service (VALEUR NETTE DE RÉALISATION)			**0,3**			0,4
			487,9			533,1

Au 31 décembre 2007, les projets en voie de réalisation se composent principalement de projets de matériel roulant et de projets d'améliorations de l'infrastructure et des systèmes informatiques pour 6,0 millions de dollars (2006 : 8,7 millions de dollars).

6. FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

A | FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

La Société a été autorisée par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada à constituer un fonds qui inclut les produits de disposition et location des biens excédentaires pour financer des projets d'immobilisations corporelles futurs. Cependant, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada pourrait approuver l'utilisation du Fonds de renouvellement des actifs pour financer les déficits d'exploitation.

Le fonds de renouvellement des actifs inclut les placements à court terme ci-dessous :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	2007	2006
	VALEUR COMPTABLE ET JUSTE VALEUR	VALEUR COMPTABLE ET JUSTE VALEUR
Encaisse	-	0,1
Billets à escompte bancaire	-	0,1
Acceptations bancaire	**33,3**	-
Papiers commerciaux	**41,2**	76,9
Solde à la fin de l'exercice	**74,5**	77,1
Moins : Portion court terme	**17,7**	22,0
Portion long terme	**56,8**	55,1

En 2007, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada a approuvé l'utilisation du fonds de renouvellement des actifs pour financer un maximum de 6,0 millions de dollars du déficit d'exploitation de 2007 et un maximum de 3,5 millions de dollars pour des dépenses en immobilisations corporelles de 2007.

En ce qui concerne le total du solde du Fonds de renouvellement des actifs en date du 31 décembre 2007, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada a donné son approbation à la Société pour qu'elle utilise jusqu'à 17,7 millions de dollars (2006 : 22 millions de dollars) pour financer les besoins futurs liés au fonds de roulement. Ce montant figure dans la portion court terme du Fonds de renouvellement des actifs.

La moyenne pondérée des taux de rendement effectifs des placements à court terme au 31 décembre 2007 était de 4,74 % (2006 : 4,38 %) excluant le papier commercial adossé à des actifs non parrainé par une banque. La moyenne pondérée des termes au 31 décembre 2007 était de deux mois (2006 : un mois) excluant le papier commercial adossé à des actifs non parrainé par une banque.

La juste valeur des investissements à court terme est basée sur le cours acheteur à la date du bilan consolidé, sauf en ce qui concerne le papier commercial adossé à des actifs, comme on l'explique ci-dessous.

Le Fonds de renouvellement des actifs est investi dans 20 fonds du marché monétaire à court terme (2006 : 21) affichant la cote « R-1 faible » ou une cote supérieure. La diversification des titres à court terme est assurée en limitant à 10 % ou moins le pourcentage de la valeur marchande des actifs du Fonds de renouvellement des actifs investis dans les titres d'un seul émetteur.

La Société s'expose à un risque de crédit rattaché au Fonds de renouvellement des actifs. Pour atténuer ce risque, elle se conforme aux *Lignes directrices concernant la gestion des risques financiers pour les sociétés d'État* émises par le ministère des Finances ainsi qu'aux directives de placement de la Société, et investit dans des instruments financiers de haute qualité.

C) CAPITAL

Le chapitre 1535, intitulé *Informations à fournir concernant le capital*, établit les exigences relatives aux informations à fournir en ce qui concerne le capital d'une entité et sa gestion. L'objectif sera de permettre aux personnes qui utilisent les états financiers d'évaluer les objectifs, les politiques et les processus de la Société en ce qui a trait à la gestion du capital.

5. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

	2007			2006		
	COÛT	AMORTISSEMENT CUMULÉ	VALEUR NETTE	COÛT	AMORTISSEMENT CUMULÉ	VALEUR NETTE
Terrains	**5,7**	**-**	**5,7**	5,7		5,7
Matériel roulant	**777,2**	**484,7**	**292,5**	772,0	448,5	323,5
Immeubles de maintenance	**181,8**	**141,5**	**40,3**	181,8	133,0	48,8
Gares et installations	**45,3**	**30,4**	**14,9**	45,1	28,6	16,5
Améliorations de l'infrastructure	**148,5**	**57,9**	**90,6**	147,8	52,9	93,9
Améliorations locatives	**116,4**	**93,0**	**23,4**	114,2	90,2	24,0
Machinerie et équipement	**36,3**	**30,3**	**6,0**	35,5	29,5	6,0
Systèmes informatiques	**51,1**	**45,9**	**5,2**	46,2	43,0	3,2
Autres immobilisations corporelles	**20,5**	**19,6**	**0,9**	20,4	19,4	1,0
	1 382,8	**903,3**	**479,5**	1 368,7	846,1	522,6
Projets en voie de réalisation			**8,1**			10,1
Immobilisations corporelles mises hors service			**0,3**			0,4
			487,9			533,1

Au 31 décembre 2007, les projets en voie de réalisation se composent principalement de projets de matériel roulant et de projets d'améliorations de l'infrastructure et des systèmes informatiques pour 6,0 millions de dollars (2006 : 8,7 millions de dollars).

6. FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

A) FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

La Société a été autorisée par le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada à constituer un fonds qui inclut les produits de disposition et location des biens excédentaires pour financer des projets d'immobilisations corporelles futurs. Cependant, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada pourrait approuver l'utilisation du Fonds de renouvellement des actifs pour financer les déficits d'exploitation.

Le fonds de renouvellement des actifs inclut les placements à court terme ci-dessous :

	2007	2006
	VALEUR COMPTABLE ET JUSTE VALEUR	VALEUR COMPTABLE ET JUSTE VALEUR
Encaisse	-	0,1
Billets à escompte bancaire	-	0,1
Acceptations bancaire	**33,3**	
Papiers commerciaux	**41,2**	76,9
Solde à la fin de l'exercice	**74,5**	77,1
Moins : Portion court terme	**17,7**	22,0
Portion long terme	**56,8**	55,1

En 2007, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada a approuvé l'utilisation du fonds de renouvellement des actifs pour financer un maximum de 6,0 millions de dollars du déficit d'exploitation de 2007 et un maximum de 3,5 millions de dollars pour des dépenses en immobilisations corporelles de 2007.

En ce qui concerne le total du solde du Fonds de renouvellement des actifs en date du 31 décembre 2007, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada a donné son approbation à la Société pour qu'elle utilise jusqu'à 17,7 millions de dollars (2006 – 22 millions de dollars) pour financer les besoins futurs liés au fonds de roulement. Ce montant figure dans la portion court terme du Fonds de renouvellement des actifs.

La moyenne pondérée des taux de rendement effectifs des placements à court terme au 31 décembre 2007 était de 4,74 % (2006 – 4,38 %) excluant le papier commercial adossé à des actifs non parrainé par une banque. La moyenne pondérée des termes au 31 décembre 2007 était de deux mois (2006 – un mois) excluant le papier commercial adossé à des actifs non parrainé par une banque.

La juste valeur des investissements à court terme est basée sur le cours acheteur à la date du bilan consolidé, sauf en ce qui concerne le papier commercial adossé à des actifs, comme on l'explique ci-dessous.

Le Fonds de renouvellement des actifs est investi dans 20 fonds du marché monétaire à court terme (2006 – 21) affichant la cote « R-1 faible » ou une cote supérieure. La diversification des titres à court terme est assurée en limitant à 10 % ou moins le pourcentage de la valeur marchande des actifs du Fonds de renouvellement des actifs investis dans les titres d'un seul émetteur.

La Société s'expose à un risque de crédit rattaché au Fonds de renouvellement des actifs. Pour atténuer ce risque, elle se conforme aux *Lignes directrices concernant la gestion des risques financiers pour les sociétés d'État* émises par le ministère des Finances ainsi qu'aux directives de placement de la Société, et investit dans des instruments financiers de haute qualité.

B | CHANGEMENTS LIÉS AU FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

Le Fonds de renouvellement des actifs inclut les changements suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	2007	2006
Solde au début de l'exercice	**77,1**	106,2
Produit de disposition ou location des biens excédentaires	**1,5**	1,1
Revenus de placements	**3,2**	17,6
Variation de la juste valeur	**(1,3)**	-
Moins : Retraits effectués pendant l'année	**(6,0)**	(47,8)
Solde à la fin de l'exercice	**74,5**	77,1

C | PAPIER COMMERCIAL ADOSSÉ À DES ACTIFS (PCAA)

Dans le Fonds de renouvellement des actifs, la Société détient 8,7 millions de dollars (valeur nominale) sous forme de papier commercial adossé à des actifs (PCAA) non parrainé par une banque. Ces investissements sont arrivés à échéance en août, septembre et octobre 2007, mais en raison de problèmes de liquidité connus dans le marché du PCAA, ces investissements n'ont pas fait l'objet d'un règlement à échéance. Les billets du PCAA non parrainé par une banque que possède la Société n'ont pas été négociés sur le marché depuis août 2007 et aucune cote n'est actuellement disponible sur le marché.

La Société a enregistré une perte non-réalisée reliée à la fluctuation de la juste valeur; cette fluctuation estimée à 1,3 million de dollars est comptabilisée dans les revenus de placements dans l'état consolidé des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis.

L'estimation de la Société de la juste valeur de son investissement dans le PCAA est basée sur un modèle d'évaluation élaboré à l'interne à partir de renseignements fournis par le Comité pancanadien des investisseurs, ainsi que des renseignements sur le marché concernant des structures semblables qui établissaient encore des prix à la fin de l'année, afin de refléter la réduction du différentiel de taux qui s'est produite sur le marché en 2007. D'autres hypothèses ont été utilisées pour tenir compte du manque de liquidité des avoirs du PCAA non bancaire et à la hausse du potentiel de défaut de certains débiteurs liés aux structures, et pour refléter une baisse éventuelle du rendement prévu découlant des efforts liés à la restructuration.

L'estimation effectuée par la Société de la juste valeur de ses billets du PCAA non parrainé par une banque fait l'objet d'incertitudes et de risques considérables, notamment en ce qui concerne l'échéancier et le montant des flux de trésorerie futurs, le résultat de la proposition de Montréal et de tout autre processus de restructuration, la liquidité du marché, ainsi que la qualité des actifs sous-jacents et des instruments financiers. Par conséquent, on ne peut garantir que l'évaluation effectuée par la Société de la juste valeur de ses avoirs du PCAA ne changera pas de façon significative au cours des périodes ultérieures. La Société possède suffisamment d'argent pour financer tous ses besoins actuels liés à la liquidité et aux dépenses en immobilisations.

7. COMPTES À PAYER ET FRAIS COURUS

Les comptes à payer et frais courus incluent ce qui suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	2007	2006
Frais courus	**22,9**	27,8
Salaires à payer et courus	**32,5**	31,9
Comptes fournisseurs	**33,3**	25,5
Impôt sur le capital, impôts sur les bénéfices et autre taxes à payer	**9,3**	8,2
Instruments financiers dérivés (Note 15)	**1,2**	0,5
Passif à court terme des frais de restructuration du réseau et provision pour réorganisation	**0,4**	0,6
Autres	**0,1**	0,2
	99,7	94,7

8. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

La Société offre, à tous ses employés permanents, des régimes de retraite à prestations déterminées capitalisés, ainsi que des régimes de prestations après retraite et après l'emploi non capitalisés, tels l'assurance-vie, une couverture des soins de santé et des prestations auto-assurées versées au titre de l'Indemnisation des accidents du travail. Les évaluations actuarielles pour les avantages sociaux futurs ont été effectuées par des actuaires externes membres de l'Institut canadien des actuaires.

Les régimes de retraite à prestations déterminées sont fondés sur les années de service et le salaire moyen de fin de carrière.

Chaque année, les prestations de retraite connaissent une augmentation correspondant à 50 % de la hausse de l'indice des prix à la consommation pour les 12 mois terminés en décembre. L'augmentation annuelle est plafonnée à 3 %.

La dernière évaluation actuarielle du régime de prestations après retraite non capitalisées a été effectuée en date du 31 juillet 2007. La prochaine évaluation actuarielle sera effectuée en date du 31 juillet 2010.

La dernière évaluation actuarielle du régime de prestations après l'emploi non capitalisées a été effectuée en date du 31 juillet 2007. La prochaine évaluation actuarielle sera effectuée en date du 31 juillet 2010.

La dernière évaluation actuarielle du régime des prestations auto-assurées versées au titre de l'Indemnisation des accidents du travail a été effectuée en date du 31 décembre 2006. Les résultats de la prochaine évaluation actuarielle, effectuée en date du 31 décembre 2009, seront disponibles en septembre 2010.

Les dernières évaluations des régimes de retraite ont été effectuées en date du 31 décembre 2006. Les résultats de la prochaine évaluation actuarielle, effectuée en date du 31 décembre 2009, seront disponibles en juin 2010.

L'évaluation actuarielle du régime complémentaire de retraite de la haute direction a lieu chaque année, la dernière évaluation a été effectuée en date du 31 décembre 2007.

L'évaluation actuarielle du régime complémentaire de retraite à l'intention du personnel de direction, pour les membres retraités, est effectuée chaque année. La plus récente évaluation actuarielle a été menée le 31 décembre 2007. La plus récente évaluation actuarielle concernant les membres actifs du régime complémentaire de retraite à l'intention du personnel de direction a été effectuée le 31 décembre 2006 et la prochaine évaluation actuarielle aura lieu au plus tard le 31 décembre 2009.

Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions au 31 décembre, les principaux résultats des évaluations sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
	2007	2006	**2007**	2006
OBLIGATIONS AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES :				
Solde au début de l'exercice	**1 532,8**	1 511,4	**29,7**	29,8
Coût des services rendus au cours de l'exercice	**25,5**	26,0	**4,4**	4,7
Cotisations des salariés	**9,7**	9,6	-	-
Intérêts débiteurs	**78,5**	74,8	**1,5**	1,5
Prestations versées	**(97,0)**	(90,0)	**(5,6)**	(6,0)
Transfert net	**12,6**	0,2	-	-
(Gains actuariels) pertes actuarielles	**(82,8)**	0,8	**1,8**	(0,3)
Solde à la fin de l'exercice	**1 479,3**	1 532,8	**31,8**	29,7
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :				
Solde au début de l'exercice	**1 777,2**	1 659,0	-	-
Rendement réel des actifs des régimes	**45,9**	183,3	-	-
Cotisations de l'employeur	**13,6**	15,1	**5,6**	6,0
Cotisations des salariés	**9,7**	9,6	-	-
Transfert net	**12,6**	0,2	-	-
Prestations versées	**(97,0)**	(90,0)	**(5,6)**	(6,0)
Solde à la fin de l'exercice	**1 762,0**	1 777,2	-	-

Le pourcentage de la juste valeur totale des actifs des régimes de retraite au 31 décembre, présentée selon les principales catégories :

Catégories d'actif :	**2007**	2006
Titres de participation (marché public)	**53,4%**	57,3%
Titres à revenu fixe (marché public)	**34,0%**	32,6%
Capitaux propres, fonds de couverture et autres	**12,6%**	10,0%
Immobilier	-	0,1%
	100,0%	100,0%

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
	2007	2006	**2007**	2006
RAPPROCHEMENT DE LA SITUATION DE CAPITALISATION :				
Juste valeur des actifs des régimes	**1 762,0**	1 777,2	**-**	-
Obligation au titre des prestations constituées	**1 479,3**	1 532,8	**31,8**	29,7
Situation de capitalisation – excédent (déficit)	**282,7**	244,4	**(31,8)**	(29,7)
Perte actuarielle nette non amortie	**187,3**	201,7	**3,1**	1,2
Coût non amorti des services passés	**2,2**	2,7	**0,4**	0,5
Obligation (actif) transitoire non amortie	**(185,6)**	(217,9)	**3,7**	4,3
	286,6	230,9	**(24,6)**	(23,7)
Passif à long terme des frais de réorganisation	**-**	-	**(0,6)**	(0,8)
Actif (passif) au titre des prestations constituées	**286,6**	230,9	**(25,2)**	(24,5)

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
	2007	2006	**2007**	2006
COMPOSANTES DES COÛTS DE L'EXERCICE CONSTATÉS AU TITRE DES PRESTATIONS DÉTERMINÉES :				
Coût des services rendus au cours de l'exercice	**25,5**	26,0	**4,4**	4,7
Intérêts débiteurs	**78,5**	74,8	**1,5**	1,5
Rendement réel des actifs des régimes	**(45,9)**	(183,3)	**-**	-
(Gains actuariels) pertes actuarielles	**(82,8)**	0,8	**1,8**	(0,3)
Composantes du coût (revenu) des avantages sociaux futurs avant ajustements visant à prendre en compte la nature à long terme de ce coût	**(24,7)**	(81,7)	**7,7**	5,9
AJUSTEMENT VISANT À PRENDRE EN COMPTE LA NATURE À LONG TERME DU COÛT DES AVANTAGES SOCIAUX FUTURS :				
Écart entre :				
• le rendement prévu et le rendement réel des actifs des régimes pour l'exercice	**(75,3)**	66,1	**-**	-
• le montant de la perte actuarielle (gain actuariel) constaté pour l'exercice et le montant réel de la perte actuarielle sur l'obligation au titre des prestations constituées pour l'exercice	**89,7**	9,0	**(1,8)**	0,4
• l'amortissement du coût des services passés pour l'exercice et les modifications effectives des régimes pour l'exercice	**0,5**	0,4	**-**	0,1
• Amortissement de l'obligation (actif) transitoire	**(32,4)**	(32,4)	**0,7**	2,4
Coûts (revenus) constatés au titre des prestations déterminées	**(42,2)**	(38,6)	**6,6**	8,8

La charge pour les avantages sociaux futurs dans l'état consolidé des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis inclut le revenu net pour les régimes de retraite et la charge nette pour les autres régimes de prestation.

	2007	2007
OBLIGATIONS AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES		
Solde au début de l'exercice	1 532,8	29,7
	25,5	4,4
	9,7	
	78,5	1,5
	(92,8)	(5,6)
	12,6	
	(82,8)	1,8
Solde à la fin de l'exercice	1 479,3	31,8
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES		
Solde au début de l'exercice	1 777,2	
	45,9	
	13,6	5,6
	9,7	
	12,6	
	(97,9)	(5,6)
Solde à la fin de l'exercice	1 762,0	

Catégories d'actif :	2007	2006
	53,4 %	
	34,0 %	
	12,6 %	
	100,0 %	

	RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
	2007	2006	2007	2006
RAPPROCHEMENT DE LA SITUATION DE CAPITALISATION :				
	1 762,0			
	1 479,3		31,8	
Situation de capitalisation – excédent (déficit)	282,7		(31,8)	
	187,3		3,1	
	2,7		0,4	
	(185,6)		3,7	
	286,6		(24,6)	
			(0,6)	
Actif (passif) au titre des prestations constituées	286,6		(25,2)	

	RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
	2007	2006	2007	2006
COMPOSANTES DES COÛTS DE L'EXERCICE CONSTATÉS AU TITRE DES PRESTATIONS DÉTERMINÉES :				
	25,5		4,4	
	78,5		1,5	
	(45,9)			
	(82,8)		1,8	
Composantes du coût (revenu) des avantages sociaux futurs avant ajustements visant à prendre en compte la nature à long terme de ce coût	(24,7)		7,7	
AJUSTEMENT VISANT À PRENDRE EN COMPTE LA NATURE À LONG TERME DU COÛT DES AVANTAGES SOCIAUX FUTURS				
	(75,3)			
	99,7		(1,8)	
	0,5			
	(32,4)		0,7	
Coûts (revenus) constatés au titre des prestations déterminées	(42,2)		6,6	

	RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
	2007	2006	**2007**	2006
MOYENNE PONDÉRÉE DES PRINCIPALES HYPOTHÈSES :				
Obligations au titre des prestations constituées au 31 décembre :				
Taux d'actualisation	**5,50 %**	5,00 %	**5,50 %**	5,00 %
Taux de croissance de la rémunération	**3,00 %**	3,25 %	**3,00 %**	3,25 %
Coût des prestations pour les exercices terminés le 31 décembre :				
Taux d'actualisation	**5,00 %**	5,00 %	**5,00 %**	5,00 %
Taux de rendement prévu des actifs des régimes, à long terme	**7,00 %**	7,25 %	-	-
Taux de croissance de la rémunération	**3,25 %**	3,25 %	**3,25 %**	3,25 %
Taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé au 31 décembre :				
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	-	-	**7,78 %**	5,88 %
Niveau vers lequel baisse le taux tendanciel	-	-	**3,66 %**	3,37 %
Année où le taux devrait se stabiliser	-	-	**2 014**	2 011

Analyse de sensibilité

Les taux tendanciels hypothétiques de coût des soins de santé ont une incidence importante sur les montants présentés pour les régimes d'assurance maladie. Une augmentation et une diminution d'un point de pourcentage des taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé se répercuteraient ainsi pour 2007 :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	AUGMENTATION	DIMINUTION
Total du coût des prestations au titre de services rendus et des intérêts débiteurs	25	(23)
Obligation au titre des prestations constituées	214	(189)

9. IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La composition des charges d'impôts sur les bénéfices de la Société s'établit comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	2007	2006
Impôts sur les bénéfices	**1,0**	-
Impôts futurs	**5,2**	0,5
Impôts sur les bénéfices	**6,2**	0,5

L'impôts sur les bénéfices nets de l'exercice diffère du montant qui serait calculé en appliquant le taux d'imposition combiné fédéral-provincial réglementaire de 32,4 % (2006 : 32,4 %) sur les bénéfices avant impôts. Les écarts s'expliquent comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	2007	2006
Impôts calculé – taux réglementaires	**16,1**	11,0
Écarts permanents :		
Impôt des grandes sociétés (recouvrement)	**(0,5)**	-
Partie non imposable des gains en capital et gains comptables	**(0,2)**	(2,2)
Fluctuation de la provision pour moins-value	**1,9**	(4,4)
Effet du taux d'imposition prévu par la loi essentiellement appliqué pendant l'année	**(4,8)**	(3,9)
Effet des variations du taux d'imposition sur les impôts futurs	**(4,0)**	(0,9)
Charge future d'impôts de l'exercice (recouvrement) en ce qui concerne les changements liés aux écarts temporaires	**(4,1)**	1,1
Charge d'impôt minimum sur les sociétés en Ontario	**1,5**	-
Autres	**0,3**	(0,2)
	6,2	0,5

Les impôts futurs sur les bénéfices tiennent compte de l'effet fiscal net des écarts temporaires entre la valeur comptable des actifs et des passifs inscrite aux états financiers consolidés, et les montants servant au calcul de l'impôt.

Les composantes importantes des (actifs) et des passifs d'impôts sur les bénéfices de la Société sont les suivantes :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)

	2007	2006
Actifs d'impôts futurs :		
Immobilisations corporelles	**(23,1)**	(19,2)
Éventualités, autres passifs et montants nets	**(4,3)**	(4,0)
Passif au titre des prestations constituées	**(6,4)**	(7,6)
Pertes fiscales reportées	**(10,3)**	(11,9)
	(44,1)	(42,7)
Moins la provision pour moins-value	**9,7**	7,8
	(34,4)	(34,9)
Passifs d'impôts futurs :		
Actif au titre des prestations constituées	**74,0**	68,8
Gains non réalisés reliés aux instruments financiers dérivés	**1,5**	2,0
	75,5	70,8
Passifs d'impôts futurs nets	**41,1**	35,9

	RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES POSTÉRIEURS	
	2007	2006	2007	2006
MOYENNE PONDÉRÉE DES PRINCIPALES HYPOTHÈSES :				
Obligations au titre des prestations constituées au 31 décembre				
	5,50 %		5,50 %	
	3,00 %		3,00 %	
Coût des prestations pour les exercices terminés le 31 décembre				
	5,60 %		5,00 %	
	7,00 %			
	3,25 %		3,25 %	
Taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé au 31 décembre				
			7,78 %	
			3,66 %	
			2 014	

Analyse de sensibilité

	2007	2006
	1,0	
	5,2	
	6,2	

	2007	2006
	16.1	
	(0.5)	
	(0.2)	
	1.9	
	(4.8)	
	(4.0)	
	(4.1)	
	1.5	
	0.3	
	6.2	

	2007	2006
Actifs d'impôts futurs		
	(23.1)	
	(4.3)	
	(6.4)	
	(10.3)	
	(44.1)	
	9.7	
	(34.4)	
Passifs d'impôts futurs		
	74.8	
	1.5	
	75.5	
Passifs d'impôts futurs nets	41.1	

La Société a 41,1 millions de dollars de pertes fiscales fédérales autres qu'en capital, non utilisées, reportées sur les exercices ultérieurs, dont les échéances sont les suivantes :

EN MILLIONS DE DOLLARS

2008	**3,9**
2010	**0,7**
2014	**3,3**
2015	**14,4**
2026	**18,8**
	41,1

10. FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ

Le financement en capital reporté représente la portion non-amortie du financement utilisé pour l'acquisition des immobilisations corporelles.

EN MILLIONS DE DOLLARS

	2007	2006
Solde au début de l'exercice	**530,2**	578,7
Financement du gouvernement pour les immobilisations corporelles amortissables	**12,1**	7,3
Amortissement du financement en capital reporté	**(53,6)**	(55,8)
Solde à la fin de l'exercice	**488,7**	530,2

11. CAPITAL-ACTIONS

Le capital-actions autorisé de la Société est composé d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. Aux 31 décembre 2007 et 2006, 93 000 actions à 100 dollars l'action sont émises et entièrement libérées.

12. ENGAGEMENTS

A| Les paiements minimums exigibles en vertu des contrats de location-exploitation ayant trait principalement à des immeubles, entretien des infrastructures et à du matériel informatique sont les suivants :

EN MILLIONS DE DOLLARS

2008	**18,2**
2009	**12,8**
2010	**9,2**
2011	**8,8**
2012	**9,0**
Exercices ultérieurs proportionnellement jusqu'en 2049	**180,8**
	238,8

B | Au 31 décembre 2007, la Société avait des engagements d'achats pour un montant de 108,4 millions de dollars (2006 : 5,6 millions de dollars) reliés principalement à des projets de publicités ainsi qu'à l'entretien et la finalisation des projets reliés au matériel roulant. La Société prévoit effectuer les paiements en vertu de ces engagements au cours des sept prochaines années.

C | La Société a conclu des contrats de service pour l'utilisation des voies et le contrôle de l'exploitation des trains. Ces contrats seront en vigueur jusqu'au 31 décembre 2008.

D | La Société a émis des lettres de crédit d'une valeur totale approximative de 20,0 millions de dollars (2006 : 17,7 millions de dollars) en faveur de diverses commissions gouvernementales provinciales de santé et sécurité au travail, à titre de garantie pour les paiements futurs.

13. ENTITÉS À DÉTENTEURS DE DROITS VARIABLES

En avril 2006, dans le cadre de son mandat de prestation de services ferroviaires voyageurs au Canada, la Société a conclu un accord d'exploitation avec la Keewatin Railway Company (KRC) visant à fournir un apport financier à la KRC dans le but d'offrir des services ferroviaires voyageurs et des services essentiels de transport de marchandises aux collectivités du Nord du Manitoba desservis par la KRC. La Société versera un montant annuel à la KRC afin de financer une importante partie de ses dépenses d'exploitation et augmentera possiblement l'apport fourni si les charges d'exploitation nettes sont plus élevées que prévu. Puisque la Société est le principal bénéficiaire exposé à la majorité des risques de pertes liés aux activités de la KRC, la KRC est désignée comme une entité à détenteur de droits variables (EDDV) pour la Société.

En 2007, l'apport financier fourni à la KRC par la Société se chiffrait à 1,9 millions de dollars (2006 : 2,0 millions de dollars).

En 2007, le gouvernement du Canada a versé 0,4 million de dollars à la KRC pour assurer la maintenance de son infrastructure (2006 : 1,2 million de dollars).

Les passifs reconnus comme résultant de la consolidation dont a fait l'objet la KRC ne nous amènent pas à puiser davantage dans les actifs de la Société; ils nous amènent plutôt à puiser dans les actifs spécifiques de la KRC. Réciproquement, les actifs d'une valeur comptable nette de 8,4 millions de dollars (2006 : 7,9 million de dollars) provenant de la consolidation de la KRC ne représentent pas des actifs supplémentaires que nous pourrions utiliser pour répondre aux besoins relatifs aux actifs de la Société. De plus, la consolidation de cette entité à détenteurs de droits variables, la KRC EDDV, n'a entraîné aucun changement en ce qui a trait aux risques fiscaux, juridiques et bancaires sous-jacents de la Société.

14. INSTRUMENTS FINANCIERS

Le classement des instruments financiers selon les nouvelles normes comptables, en vigueur depuis le 1er janvier 2007, ainsi que leurs valeurs comptables ont été établis comme suit :

	Le 31 décembre 2007		Le 31 décembre 2006 [1]	
	VALEUR COMPTABLE		VALEUR COMPTABLE	
	Actifs ou passifs financiers détenus à des fins de transaction	Prêts et créances	Actifs ou passifs financiers détenus à des fins de transaction	Prêts et créances
ACTIFS FINANCIERS :				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**5,1**	-	4,2	-
Compte à recevoir	-	**6,5** [2]	-	5,6 [2]
Instruments financiers dérivés	**6,8** [3]	-	7,0 [3]	-
Fonds de renouvellement des actifs	**74,5** [4]	-	77,1 [4]	-

	Actifs ou passifs financiers détenus à des fins de transaction	Autre passif	Actifs ou passifs financiers détenus à des fins de transaction	Autre passif
PASSIFS FINANCIERS :				
Comptes à payer et frais courus	**1,2** [3]	**70,0** [5]	0,5 [3]	59,1 [5]
Autres	**0,6** [3]	-	0,1 [3]	-

[1] Instruments financiers classés le 1er janvier 2007.
[2] Composé des créances d'exploitation.
[3] Composé des instruments financiers dérivés qui ne sont pas désignés dans une relation de couverture.
[4] Composé d'investissements à court terme.
[5] Composé des comptes fournisseurs, des charges à payer et des salaires à payer.

La juste valeur estimée des instruments financiers comptabilisés, autres que les actifs financiers ou passifs financiers détenus à des fins de transaction et les instruments financiers dérivés, se rapproche de leur valeur comptable compte tenu de leur échéance à court terme.

15. INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

Parmi les instruments financiers dérivés utilisés par la Société, on compte les swaps, qui concernent habituellement une marchandise, ou encore les swaps liés aux tarifs, dans le cadre desquels les parties échangent des paiements en espèces en fonction des variations du prix de la marchandise (mazout) ou l'indice du marché, ce qui permet de fixer le prix que les parties paient réellement pour le carburant. Les contrats de change à terme constituent des ententes contractuelles visant à acheter ou à vendre des dollars américains à une date ultérieure et à un taux spécifiés; ces ententes sont liées aux swaps visant le carburant et aux projets d'immobilisations futurs.

À la fin de l'exercice, la Société détenait les instruments financiers dérivés suivants avec une juste valeur positive :

DESCRIPTION	PÉRIODE	PRIX FIXÉ PAR GALLON AMÉRICAIN ($ US)	QUANTITÉ NOMINALE DE RÉFÉRENCE (MILLIERS DE GALLONS AMÉRICAINS)	JUSTE VALEUR EN $ CAN (MILLIERS)	
	(Note 1)			**2007**	2006
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2007	0,800	4 536	-	5 036
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2007	1,498	2 016	-	648
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2007	1,780	1 008	-	2
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2008	1,860	1 008	**690**	39
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2008	1,799	1 008	**749**	105
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2008	1,457	2 016	**2 167**	952
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2008	1,945	1 008	**607**	**
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2008	1,787	1 008	**761**	-
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2008	1,988	1 008	**564**	-
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2008	2,036	1 008	**518**	-
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2008	2,411	1 008	**152**	-
Pétrole brut – swap	mai à octobre 2008	2,481	1 008	**52**	-
Pétrole brut – swap	mai à octobre 2009	2,368	504	**27**	-
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2009	2,092	1 512	**524**	-
				6 811	6 782

** Cet instrument financier dérivé avait une juste valeur négative en 2006.

NOTE 1 – Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

DESCRIPTION	PÉRIODE	TAUX DE CHANGE À TERME $ CAN/$ US	MONTANT NOMINAL DE RÉFÉRENCE EN $ US (MILLIERS)	JUSTE VALEUR EN $ CAN (MILLIERS)	
	(NOTE 1)			**2007**	2006
Opération de change	janvier à décembre 2007	1,148	1 794	-	20
Opération de change	janvier à décembre 2007	1,147	1 859	-	22
Opération de change	janvier à décembre 2007	1,142	1 885	-	31
Opération de change	janvier à décembre 2008	1,110	2 936	**	110
Opération de change	mai à octobre 2008	0,991	2 501	**2**	-
Opération de change	mai à octobre 2009	0,995	1 193	**2**	-
				4	183
				6 815	6 965

** Cet instrument financier dérivé avait une juste valeur négative en 2007.

NOTE 1 – Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

Le 31 décembre 2007

À la fin de l'exercice, la Société détenait les instruments financiers dérivés suivants avec une juste valeur négative :

DESCRIPTION	ÉCHÉANCE	TAUX DE CHANGE À TERME $ CAN/$ US	MONTANT NOMINAL DE RÉFÉRENCE (EN $ US [MILLIERS])	JUSTE VALEUR EN $ CAN (MILLIERS)	
	(NOTE 1)			**2007**	2006
Opération de change	janvier à décembre 2007	1,179	9 369	-	(178)
Opération de change	janvier à décembre 2008	1,110	2 936	**(337)**	**
Opération de change	janvier à décembre 2008	1,150	1 813	**(279)**	-
Opération de change	janvier à décembre 2008	1,140	1 875	**(270)**	-
Opération de change	janvier à décembre 2008	1,099	1 960	**(205)**	-
Opération de change	janvier à décembre 2008	1,000	1 801	**(14)**	-
Opération de change	janvier à décembre 2008	0,992	6 478	**(1)**	-
Opération de change	avril à décembre 2008	1,021	1 714	**(47)**	-
Opération de change	janvier à décembre 2009	1,061	791	**(47)**	-
Opération de change	janvier à décembre 2009	1,009	791	**(9)**	-
Opération de change	janvier à décembre 2009	1,027	4 363	**(122)**	-
Opération de change	janvier à décembre 2009	0,994	1 582	**(3)**	-
Opération de change	janvier à décembre 2010	1,033	5 609	**(157)**	-
Opération de change	janvier à décembre 2011	1,036	7 479	**(209)**	-
Opération de change	janvier à décembre 2012	1,036	5 609	**(147)**	-
				(1 847)	(178)

** Cet instrument financier dérivé avait une juste valeur positive en 2006.

NOTE 1 – Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

DESCRIPTION	PÉRIODE	PRIX FIXÉ PAR GALLON AMÉRICAIN ($ US)	QUANTITÉ NOMINALE DE RÉFÉRENCE (MILLIERS DE GALLONS AMÉRICAINS)	JUSTE VALEUR EN $ CAN (MILLIERS)	
	(NOTE 1)			**2007**	2006
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2007	1,844	1 008	-	(71)
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2007	1,870	1 008	-	(101)
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2007	1,996	1 008	-	(244)
Pétrole brut – swap	janvier à décembre 2008	1,945	1 008	**	(53)
				-	(469)
				(1,847)	(647)

** Cet instrument financier dérivé avait une juste valeur positive en 2007.

NOTE 1 – Ces instruments financiers observent un échéancier de règlement mensuel.

Au 31 décembre 2007, la juste valeur du solde positif des instruments financiers dérivés ci-dessus s'établissait à 6,8 millions de dollars (2006 : 7,0 millions de dollars). De cette somme, 6,3 millions de dollars sont comptabilisés comme des actifs à court terme (2006 : 5,8 millions de dollars) et 0,5 million de dollars comme des actifs à long terme (2006 : 1,2 million de dollars).

Du solde négatif de 1,8 million de dollars (2006 : 0,6 million de dollars), 1,2 million de dollars (2006 : 0,5 million de dollars) est inclus dans la catégorie « Comptes à payer et frais courus » en tant que passif à court terme provenant des instruments financiers dérivés, et 0,6 million de dollars (2006 : 0,1 million de dollars) est inclus dans la catégorie « Autres » en tant que passif à long terme provenant des instruments financiers dérivés.

Les charges « Exploitation des trains et carburant » comprennent un gain non-réalisé et un gain réalisé nets d'une valeur de 6,0 millions de dollars relatifs au carburant (2006 : perte nette de 0,1 million de dollars). Une perte non-réalisée reliée aux projets d'immobilisations futurs d'une valeur de 0,6 million de dollars est inscrite parmi les autres charges.

La majorité des instruments financiers dérivés de la Société sont avec une seule contrepartie. La Société est exposée à un risque de crédit minimal dans l'éventualité d'une non-exécution, puisque la contrepartie présente une qualité de crédit supérieure.

La juste valeur des instruments financiers dérivés est estimée comme étant la valeur actualisée des gains et pertes non-réalisés calculée en fonction du prix du marché au 31 décembre 2007, qui reflète généralement le montant estimé que la Société recevrait ou paierait pour résilier les contrats à la date figurant sur le bilan consolidé. Les banques à charte qui sont les contreparties des transactions fournissent à la Société la juste valeur des instruments financiers dérivés.

Cette valeur est déterminée à l'aide de modèles d'évaluation de propriétés bien établis, comme une version modifiée du modèle de « Black Scholes », qui incorporent les prix et les taux courants du marché relativement aux instruments sous-jacents. Les justes valeurs obtenues ont été vérifiées par la Société et ont été jugées raisonnables.

L'actualisation de la juste valeur des transactions est basée sur la méthode de « boot-strapping », qui intègre des rendements d'obligations pendant la durée des instruments afin d'appliquer des facteurs d'actualisation.

16. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

La Société appartient au gouvernement du Canada et est donc apparentée à tous les ministères et organismes créés par ce dernier. La Société conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités à des conditions commerciales applicables à tous les particuliers et entreprises et ces opérations sont comptabilisées à leur valeur d'échange. Autres que celles déjà divulguées aux états financiers, les opérations entre apparentés ne sont pas importantes.

17. OPÉRATIONS NON MONÉTAIRES

La Société a enregistré des recettes provenant de transactions non monétaires d'une valeur approximative de 1,2 million de dollars (2006 : 1,6 million de dollars) à titre de « Produits voyageurs » dans l'état consolidé des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis pour l'exercice terminé le 31 décembre 2007. La Société a également comptabilisé des charges non monétaires d'un montant de 1,3 million de dollars (2006 : 1,5 millions de dollars) dans l'état consolidé des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis, principalement en « Marketing et ventes », et d'autres frais résultant de transactions non monétaires. La nature des opérations non monétaires est principalement liée à la visibilité publicitaire.

DESCRIPTION	ÉCHÉANCE	TAUX DE CHANGE À TERME $ CAN/$ US	MONTANT NOMINAL DE RÉFÉRENCE EN $ US (MILLIERS)	JUSTE VALEUR EN $ CAN (MILLIERS)
				2007
				(337)
				(179)
				(370)
				(38)
				(13)
				(13)
				(41)
				(57)
				26
				(15)
				(19)
				(1 015)
				(69)
				(91)
				(1 841)

DESCRIPTION	ÉCHÉANCE	PRIX FIXÉ PAR DOLLAR AMÉRICAIN DE RÉFÉRENCE $ CAN	QUANTITÉ NOMINALE DE RÉFÉRENCE EN DOLLARS AMÉRICAINS	JUSTE VALEUR EN $ CAN (MILLIERS)
				2007
				(1 841)

18. ÉVENTUALITÉS

A) Appelé à se prononcer sur un litige opposant la Société et le Conseil des Canadiens avec déficiences (CCD), l'Office des transports du Canada (OTC) a tranché en faveur du Conseil en octobre 2003. Ayant conclu à la présence de certains obstacles abusifs pour les personnes avec déficiences, l'OCT a enjoint la Société à redessiner et reconstruire ses voitures Renaissance.

Le 2 mars 2005, la Société a réussi à faire renverser la décision antérieure de l'OTC par un jugement de la Cour d'appel fédérale. Cette décision d'appel a ensuite été portée en appel devant la Cour suprême du Canada par le CCD. La Cour suprême a entendu la cause le 19 mai 2006 et a confirmé la décision de l'OTC.

La Société a évalué les dépenses requises pour retirer les obstacles abusifs indiqués par l'OTC; ces coûts se situent entre 8 millions de dollars et 10 millions de dollars, et ont été prévus dans le Plan d'entreprise. Les travaux de modification du matériel roulant débuteront en 2008 et devraient être complétés en 2010.

B) La Société a entrepris de restructurer son effectif en 1997, ce qui a conduit à l'élimination d'un certain nombre de postes. Ces changements ont fait l'objet de diverses décisions ainsi que de procédures de médiation et d'arbitrage du Conseil canadien des relations industrielles (CCRI).

Le CCRI s'est prononcé sur cette affaire en mai 2003 et a ordonné à la Société de verser, dans certaines circonstances, des salaires rétroactifs aux anciens chefs de train. La Cour suprême a décidé de ne pas autoriser la Société à en appeler de la décision de la Cour d'appel fédérale appuyant la décision du CCRI.

La Société est en attente d'une décision de l'arbitre.

La Société a comptabilisé une provision pour les coûts estimés dans les états financiers consolidés.

C) Les activités de l'entreprise sont régies par un grand nombre de lois et de règlements fédéraux, provinciaux et municipaux en matière d'environnement, notamment en ce qui concerne la gestion des émissions dans l'atmosphère, des eaux usées, des matières dangereuses, des déchets et de la contamination du sol, ainsi que la gestion et le déclassement des réservoirs de stockage souterrains et en surface. L'exploitation ferroviaire et les activités de transport connexes, les décisions liées à la propriété des biens immobiliers et toute autre activité de l'entreprise, tant actuelle qu'antérieure, suscitent un risque inhérent à la responsabilité environnementale.

La Société a procédé à l'évaluation de toutes ses activités et de l'ensemble de ses établissements et installations à risque afin de déterminer les risques environnementaux qui s'y rattachent. Les établissements et les installations auxquels des risques environnementaux ont été associés ont fait ou feront l'objet d'études approfondies et des mesures correctives ont été ou seront prises, au besoin, dans le but d'éradiquer ces risques ou de les atténuer. Le processus continu de gestion des risques actuellement en place permet à la Société d'examiner ses activités et ses propriétés dans des conditions d'exploitation normales, ainsi que de faire le suivi des accidents qui surviennent. Les propriétés qui risquent

d'être contaminées, ou les activités ou les propriétés qui peuvent causer une contamination, sont prises en main sans tarder, dès que la contamination est constatée, grâce à l'élaboration d'un plan d'action dépendant de la nature et de l'importance des répercussions, ainsi que des exigences applicables.

Les efforts que déploie constamment la Société pour déterminer les préoccupations environnementales potentiellement associées aux propriétés pourraient donner lieu à des enquêtes environnementales futures, qui à leur tour pourraient mener à l'établissement de coûts et de responsabilités supplémentaires en matière d'environnement. L'ampleur des telles responsabilités et les coûts attribuables au respect des lois sur l'environnement ainsi qu'à la maîtrise de la contamination ou à l'application de mesures correctives s'y rattachant ne peuvent être évalués de façon raisonnable en raison des facteurs suivants :

(i) Le manque de renseignements techniques précis disponibles en ce qui concerne plusieurs établissements;

(ii) L'absence de demandes de tiers relativement aux sites particuliers;

(iii) L'éventualité de lois et de règlements nouveaux ou modifiés, et de l'élaboration de nouvelles technologies de décontamination, ainsi que l'incertitude quant au moment de l'exécution du travail aux sites particuliers;

(iv) La capacité de recouvrer les coûts des tiers relativement aux sites particuliers;

(v) Le fait que la responsabilité environnementale n'a pas clairement été attribuée.

Par conséquent, nous n'avons aucune garantie que des passifs importants ou des frais liés aux questions environnementales ne seront pas engagés dans le futur, ou que ces passifs et ces frais n'auront pas d'effets négatifs importants sur la situation financière de la Société. Les frais associés à des mesures correctives futures seront constatés dans l'année dans laquelle ils seront connus.

Compte tenu du fait que les coûts liés à une mesure corrective ne peuvent être estimés de façon raisonnable, aucune provision en matière d'environnement n'a été incluse dans les états financiers consolidés, à l'exception de ce qui suit :

Les comptes créditeurs et les charges à payer comprennent un passif environnemental d'une valeur de 1,5 million de dollars, qui a été établi par la Keewatin Railway Company pour les travaux d'assainissement et la décontamination de certains secteurs de son infrastructure ferroviaire.

D| Dans le cours normal de son exploitation, la Société fait l'objet de réclamations ou de poursuites judiciaires dont elle ne peut prédire l'issue avec certitude. La direction a constitué, dans les comptes visés, des provisions qu'elle juge suffisantes et est d'avis que la résolution de telles éventualités ne devrait pas avoir d'incidence défavorable importante sur la situation financière de la Société.

19. OBLIGATION LIÉE À LA MISE HORS SERVICE D'IMMOBILISATIONS

La Société se conforme à certains contrats de location-exploitation en vertu desquels le bailleur peut exiger que le terrain, les structures ou les autres biens soient retournés dans le même état qu'ils étaient à la signature du contrat initial de location-exploitation, ou le bailleur peut reprendre possession de ces biens sans qu'il y ait indemnisation pour les modifications ou les ajouts faits aux biens originaux. Compte tenu de la nature des biens stipulés au contrat, la juste valeur de l'obligation liée à la mise hors service ne peut être évaluée de façon raisonnable. Par conséquent, aucun passif reconnu aux états financiers consolidés.

20. RECLASSIFICATION

Les états financiers comparatifs ont été reclassés afin de se conformer à la présentation des états financiers consolidés de 2007.

Annuaire de la Société

AU 31 DÉCEMBRE 2007

CONSEIL D'ADMINISTRATION

D. Hayward Aiton
Saint John (Nouveau-Brunswick)

Jeffrey R. Clarke
Ottawa (Ontario)

Paul Côté
Président et chef de la direction
Montréal (Québec)

Michel Crête
Montréal (Québec)

Steven Cummings
Montréal (Québec)

Angela Ferrante
Toronto (Ontario)

Jean-Louis Hamel
Montréal (Québec)

David Hoff
Vancouver (Colombie-Britannique)

Leo Housakos
Montréal (Québec)

Wendy A. King
Vancouver (Colombie-Britannique)

Margaret MacInnis
Halifax (Nouvelle-Écosse)

Donald Mutch
Toronto (Ontario)

Paul G. Smith
Calgary (Alberta)

Eric Stefanson
Winnipeg (Manitoba)

William M. Wheatley
Regina (Saskatchewan)

Donald A. Wright
Président du conseil d'administration
Toronto (Ontario)

DIRIGEANTS

Paul Côté
Président et chef de la direction

Steve Del Bosco
Chef, Orientation-client

Christena Keon Sirsly
Chef de la stratégie de l'entreprise

Carole Mackaay
Avocate générale et secrétaire

John Marginson
Chef de l'exploitation

Denis Pinsonneault
Chef, Capital humain

Robert St-Jean, CA
Chef, Services financiers et administration

Donald A. Wright, président du conseil,
est membre ex-officio de chacun des Comités du conseil.

Paul Côté, Président et chef de la direction,
est membre ex-officio de chacun des Comités du conseil sauf le Comité de la vérification et des risques.

Le conseil d'administration souhaite remercier Paul Fraser, Wendy Kelly, Lore Mirwaldt, Donald Pettit, Timothy Reid, Charles Ross, Kenneth Savage *et* Louis Tremblay *pour leur contribution importante.*

COMITÉS DU CONSEIL

Comité de la vérification et des risques

Eric Stefanson, président
Steven Cummings
Jean-Louis Hamel

Comité des ressources humaines

Angela Ferrante, présidente
Michel Crête
David Hoff
Margaret MacInnis

Comité des placements

Donald Mutch, président
Steven Cummings
Jean-Louis Hamel
Paul G. Smith
William M. Wheatley

Comité de la gouvernance d'entreprise

Jean-Louis Hamel, président
Angela Ferrante
Margaret MacInnis
William M. Wheatley

Comité de la planification et de finances

Paul G. Smith, président
Jeffrey R. Clarke
Michel Crête
David Hoff
Eric Stefanson

BUREAUX DE VIA

Siège social et Québec
3, Place Ville-Marie
Bureau 500
Montréal (Québec)
H3B 2C9

514 871-6000

Adresse postale :
Case postale 8116,
Succursale A
Montréal (Québec)
H3C 3N3

Atlantique
1161, rue Hollis
Halifax (Nouvelle-Écosse)
B3H 2P6

902 494-7900

Ontario
65, rue Front Ouest
Bureau 222
Toronto (Ontario)
M5J 1E6

416 956-7600

Ouest
146-123, rue Main
Winnipeg (Manitoba)
R3C 1A3

204 949-7447

1150, rue Station
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6A 2C7

604 640-3700

viarail.ca

Photos : Caroline Bergeron, sauf la couverture, Yvan-Martin Levesque

Un grand merci aux employés de VIA qui ont prêté leur visage à ce rapport annuel.

MC Marque déposée propriété de VIA Rail Canada Inc.
MC Marque de commerce propriété de VIA Rail Canada Inc.

Design : Sextans Impression : Gibraltar